



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 258] नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 12, 2010/आश्विन 20, 1932
No. 258] NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 12, 2010/ASVINA 20, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 अक्टूबर, 2010

सं. टीएएमपी/10/2010-बीपीसीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, जेएनपीटी के लिकिवड कार्गो बर्थ के इसके प्रचालन हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड के प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/10/2010-बीपीसीएल

भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड

....

आवेदक

आदेश

(स्थितम्बर, 2010 के 3रे दिन पारित)

यह प्रकरण, जेएनपीटी के लिकिवड कार्गो जैटी के प्रचालन के लिए जो इसके द्वारा बीओटी आधार पर प्रचालित किया जाता है, दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी / 26 / 2006-बीपीसीएल (जेएनपीटी) दिनांक 7 अगस्त 2007 के माध्यम से भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा बीओटी आधार पर प्रचालित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास की लिकिंड कार्गो जैटी स्थित प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान अधिसूचित किया था। दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त हो गई जिसे बाद में 31 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से 30 सितंबर 2010 तक बढ़ा दिया गया है।

2.2 पत्र सं. बीपीसी / जेएनपीटी / टीएएमपी / दिनांक 21 जनवरी 2010, के द्वारा बीपीसीएल ने पोतघाट एवं विभिन्न अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क में संशोधन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

3.1 बीपीसीएल द्वारा दिनांक 21 जनवरी 2010 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किया गया वर्षवार वार्तविक एवं अनुमानित यातायात निम्नानुसार है :-

वर्ष	यातायात (मी.ट.मै)
2006-07	3243288
2007-08	3072880
2008-09	5702836
2009-10 (अनुमान)	5483234
2010-11(अनुमान)	5363500
2011-12(अनुमान)	5460500
2012-13(अनुमान)	5555500

3.2 प्रशुल्क की वर्तमान और प्रस्तावित रूपर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति जैसी कि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में प्रदर्शित की गई है, निम्नानुसार है :-

वर्ष	आय (लाख रु पर्यामें)		आरओसीई से पहले शुद्ध अधिशेष / घाटा (लाख रु.)		आरओसीई के बाद प्रचालन आय के % के रूप में शुद्ध अधिशेष / घाटा	
	वर्तमान	प्रस्तावित	वर्तमान	प्रस्तावित	वर्तमान	प्रस्तावित
2010-11	2941.12	4571.31	89.87	1257.38	-57.90	-11.71
2011-12	3077.71	4783.62	56.13	1271.60	-56.04	-10.64
2012-13	3159.91	4910.78	24.69	1270.29	-51.15	-7.55

3.3 ऊपर पैरा 3.2 में दर्शाई गई वित्तीय स्थिति पास थू के रूप में रायल्टी भुगतान लेखा में शामिल करने के बाद है। अनुमानित रायल्टी वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर क्रमशः रु. 1188.41 लाख, रु. 1256.25 लाख और रु. 1301.43 लाख तथा प्रस्तावित प्रशुल्क पर क्रमशः रु. 1651.09 लाख, रु. 1746.70 लाख और 1806.70 लाख भानी गई है।

3.4 बीपीसीएल ने वर्तमान दरों पर आद्यात 55.03% की वृद्धि मांगी है इसने तीन नई प्रशुल्क मद्दें यथा, पोत द्वारा समय खराब करने संबंधी प्रभार, निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड और जैटी में रिसाव के लिए अर्थदंड, आरंभ करने का प्रस्ताव किया है।

4. बीपीसीएल का प्रस्ताव 29 जनवरी 2010 को एक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था। प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव को अभिमत टिप्पणी के लिए जेएनपीटी एवं विभिन्न उपयोगकर्ता संगठनों में प्रक्षिप्त किया गया था। उपयोगकर्ता निकायों की टिप्पणियां, जैसे-जैसे से प्राप्त होती गई, प्रतिपूरक सूचना के रूप में बीपीसीएल को भेज दी गई थीं। बीपीसीएल ने, प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं पर प्रदत्त टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल के आधार पर, बीपीसीएल से हमारे पत्र, दिनांक 24 फरवरी 2010 के द्वारा निम्नलिखित सूचनाएं / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। उन पर बीपीसीएल के जवाब 6 मई 2010 को प्राप्त हो गए। मांगे गए व्यौरे और बीपीसीएल से प्राप्त उनके उत्तर, एक दूसरे के सामने निष्पादित रूप में दिए गए हैं।

क्रम सं.	टीएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1	<u>सामान्य</u>	
(i)	<p>अगस्त 2007 में दरमान के पिछले संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा 2007-08, 2008-09 एवं 2009-10 के लिए प्रोजैक्शनों पर आधारित थी। निर्भर किए गए प्रोजैक्शनों के संदर्भ से वास्तविक पदार्थ मूलक और वित्तीय निष्पादनता की भिन्नता का, इन भिन्नताओं के लिए कारणों की विधिवत व्याख्या करते हुए विश्लेषण प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2007-08 के पूरे वर्ष क्रूड-लोडिंग आर्म और पाइप लाइनों की संस्थापना का कार्य जारी रहा। लोडिंग आर्म्स के खड़ा करने और पाइपलाइन बिछाने-जोड़ने के लिए लीकिंग बर्थ पर कई बार काम बंद किया गया। कच्चा तेल चढ़ाने की सुविधा को इसी वर्ष प्रचालित किया गया। जैटी में फैब्रीकेशन कार्यों में विभिन्न रूप कावटों और सुरक्षा संबंधी सावधानियों के कारण प्रचालन कार्य में विलंब हो गया था। एसकेओ को जामनगर, वार्डनार से लाने की भावी योजनाओं को ध्यान में रखते हुए एसकेओ की तटीय हलचल का अनुमान लगाया गया था। तथापि, मूल्य निर्धारण भेद जैसे सब्सिडी मुद्राओं के कारण इसे क्रियान्वित नहीं किया जा सका। इसलिए, एसकेओ हलचल, प्रोजैक्टेड की तुलना में बहुत कम थी।</p> <p>वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान कच्चा तेल लादने (क्रूड लोडिंग) के कारण प्रहस्तित माल दुलाई में वृद्धि हुई। कच्चा तेल तीव्रतर प्रवाह दर पर लादा गया था। इस लिए कम समय में बड़ी-बड़ी मात्रा लादी गई थी। इसी प्रकार, बड़ी हुई बाजार-आवश्यकता के कारण एचएसडी माल दुलाई बढ़ गई है।</p> <p>बीपीसीएल बर्थ में निम्नलिखित सुविधाएं हैं:-</p> <ol style="list-style-type: none"> बर्थ-सभी कार्गो मालिकों द्वारा उपयोग किए जाने वाली। कच्चा-तेल (क्रूड आयल) तथा बेस आयल छोड़ कर पैट्रोलियम उत्पादों द्वारा प्रयुक्त लोडिंग आर्म। पाइप लाइन उपयोगकर्ता, पीओएल उपयोगकर्ताओं (अधिकतर बीपीसीएल एवं आईओसी) के 5% से भी कम हैं। अन्य सभी उपयोगकर्ताओं की अपनी-अपनी पाइप लाइन हैं जो बर्थ में वाटर-फ्रंट तक जा रही हैं। बीपीसीएल कार्गो के लिए प्रवाह दरों को जो पोत उदांचन दर, पाइपलाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर करता है, प्रभावित नहीं करता। बीपीसीएल कार्गो के लिए लदान दर को भी प्रभावित नहीं करता चूंकि तटीय पंप भिन्न-भिन्न टैक मालिकों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं।

		<p>बर्थ की उपलब्धता बर्थ पर प्रतीक्षारत पार्केट और प्रेवाह दरों से शासित होती है और ये दोनों बीपीसीएल के नियंत्रण में नहीं हैं। चूंकि बीपीसीएल का बर्थ दखल के लिए मूल्य निर्धारण पर कोई नियंत्रण नहीं है, यह बर्थ उपलब्धता की गारन्टी नहीं दे सकता।</p> <p>इन परिस्थितियों में, दक्षता का सर्वोत्तम उपाय क्षमता का (अधिकतम) उपयोग करना है। पिछले 3 वर्षों की अवधि में हमने 97% से 103% प्राप्त किया है।</p>
(iii)	<p>प्रशुल्क मार्गदर्शी, प्रचालक की इच्छा पर मुख्य रूप से व्यापारिक दृष्टिकोण से, दरें कम करने हेतु सामान्य लचीलेफन की अनुमति प्रदान करते हैं। बीपीसीएल ने अपने-अपने प्रचालन के पिछले तीन वर्षों में यदि इस प्रकार की कमी की हो और वैसी ही कमी वे भविष्य में भी लागू करने का विचार रखते हों तो वे उसकी सूची / वर्णन प्रदान करें और इस प्रकार प्रदत्त / प्रदान किए जाने वाली ऐसी रियायत के परिणामस्वरूप, यातायात में वृद्धि पर पड़ने वाले प्रभाव का मदवार विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>बीपीसीएल की यादृच्छिक मूल्य निर्धारण नीतियां नहीं हैं और वह सभी प्रकार के कार्गो के लिए उसके स्वामित्व का विचार किए बिना, लागू होने वाले सांविधिक मार्गदर्शियों के अधीन प्रकाशित प्रशुल्क का पालन करता है।</p>
(iv)	<p>कृपया बताएं कि क्या बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के साथ निष्पादित रियायत करार से न्यूनतम निवेश अनिवार्यता की मात्रा स्पष्ट हुई है और क्या लागत विवरणियों में माना गया वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है। यदि वास्तविक निवेश, न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है तो उसका कारण बताएं।</p>	<p>रियायत करार में कोई न्यूनतम निवेश अनिवार्यता विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। किन्तु जेएनपीटी द्वारा बीपीसीएल को जारी किए गए दिनांक 11 मई 1998 अधिनिर्णय (अवार्ड) पत्र में बीपीसीएल से अपेक्षा की गई है कि वह इस सुविधा का डिजाइन, “एक निष्ठ तेल बर्थ के रूप में न करते हुए, एक सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में करें ताकि इसे कंटेनर / सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में उपयोग करने हेतु संशोधित किया जा सके।”</p> <p>तदनुसार, बर्थ के लिए डिजाइन भार बर्थ के निर्माण के लिए पूँजी लागत को प्रभावित करते हुए परिवर्तित की गई थी। इसके प्रभाव का औचित्य नहीं दिया जा सकता।</p>
(v)	<p>जैसाकि पिछली कार्यवाही में उभरकर आया है, कंटेनर ढोने वाले वृहत्तर पोतों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जेएनपीटी द्वारा बीओटी करार में शामिल की गई शर्तों के अनुसार बीपीसीएल द्वारा लीविड कार्गो बर्थ बहुत बड़ी लागत से निर्मित की गई है। बीपीसीएल से इस बात की पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि नियोजित पूँजी के केवल एक तर्कसंगत भाग पर ही जो 5.5 मिलियन (55 लाख) टन लीविड कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक होता, इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में विचार किया गया है।</p>	<p>लीविड कार्गो जैटी जेएनपीटी द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुसार बीपीसीएल द्वारा निर्माण की गई है। हमने प्रशुल्क प्रस्ताव में नियोजित पूँजी के केवल एक तर्कसंगत भार पर ही विचार किया है।</p>
(vi)	<p>बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह, जैसाकि निजी टर्मिनलों द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए दस्तावेजों की चैकलिस्ट में प्रदत्त है,</p>	<p>बीपीसीएल में लीविड कार्गो जैटी के लिए कोई अलग वार्षिक लेखा नहीं तैयार किए जाते। जैटी से संबंधित सभी राजस्व और पूँजी लेन-देन लेखाकरण</p>

	<p>लीकिंड कार्गो बर्थ से संबंधित पिछले तीन वर्षों के वार्षिक लेखा प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रणाली में एक अलग लागत केंद्र में रिकाउंटिंग किए जाते हैं। इसलिए, उस लागत केंद्र से संबंधित सभी मदों को बाहर निकाला गया है और विधिवत विवरणियां तैयार की गई हैं। इन विवरणियों को एक व्यावसायी चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया है। कथित प्रमाण पत्र प्रस्तुत है।</p>																													
2	<p>क्षमता</p> <p>फार्म 2ए में जैटी की निर्धारित क्षमता वर्ष 2007-08 से 2012-13 तक के सभी वर्षों के लिए 55,00,000 टन दिखाई गई है। कृपया बताएं कि क्या 'निर्धारित क्षमता' ही 'डिजाइंड क्षमता' है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह लीकिंड कार्गो बर्थ की डिजाइंड क्षमता निर्धारण की विस्तृत गणना प्रदान करे। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि क्षमता की गणना सृजित/सुजन की जाने वाली सुविधा के डिजाइंड परिमापकों के संदर्भ से की जानी चाहिए। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह परिकल्पित परिमापकों में से प्रत्येक के लिए औचित्य प्रस्तुत करे। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए कार्यविधि प्रदान करते हैं।</p>	<p>डिजाइंड क्षमता एफओ, एसकेओ, एचएसडी एवं नापथा के प्रहस्तन के लिए टैंकर रचना से संबंधित परिकल्पनाओं पर पूर्ण उत्तराई और कमी (उल्लेज) के साथ निम्नलिखित ढंग से आधारित की गई है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • एफओ और एसकेओ के 22,500 मी.ट. ले जाने वाले 25000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में प्रहस्तित किए जाने की योजना की गई। • एचएसडी और नापथा को 36000 मी.ट. ले जाने वाले 40000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में प्रहस्तित किए जाने की योजना की गई। <p>2001-02 में निर्माण कार्य पूरा होने पर जैटी की डिजाइंड माल दुलाई इंजीनियर्स इंडिया लिमि. के अनुमान के अनुसार प्रत्येक पोत का सेवाकाल 34 घंटे मानते हुए 5.5 मिलि. टन है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th colspan="3">माल दुलाई ट्रैमर्टी</th> <th colspan="2">टैंकर कालस</th> </tr> <tr> <th>प्रोज. कुल</th> <th>40000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में</th> <th>25000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में</th> <th>40000 डीडब्ल्यू टी</th> <th>25000 डीडब्ल्यू टी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1998-00</td> <td>3469</td> <td>2306</td> <td>1163</td> <td>84</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>3069</td> <td>1895</td> <td>1174</td> <td>53</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>6582</td> <td>4349</td> <td>2233</td> <td>120</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> <p>जैसा कि देखा जा सकता है, पोतों की संख्या के रूप में यातायात से संबंधित अनुमानों पर आधारित माल दुलाई गणनाएं प्रमाणित हुई हैं। वास्तविक पोत यातायात विशेषताओं की तुलना में अनुमानों में परिवर्तन, (जो एक वास्तविकता है), सुविधा की माल दुलाई को प्रभावित करता है।</p>	वर्ष	माल दुलाई ट्रैमर्टी			टैंकर कालस		प्रोज. कुल	40000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में	25000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में	40000 डीडब्ल्यू टी	25000 डीडब्ल्यू टी	1998-00	3469	2306	1163	84	51	2001-02	3069	1895	1174	53	52	2006-07	6582	4349	2233	120	99
वर्ष	माल दुलाई ट्रैमर्टी			टैंकर कालस																											
	प्रोज. कुल	40000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में	25000 डीडब्ल्यू टी टैंकर में	40000 डीडब्ल्यू टी	25000 डीडब्ल्यू टी																										
1998-00	3469	2306	1163	84	51																										
2001-02	3069	1895	1174	53	52																										
2006-07	6582	4349	2233	120	99																										
3.	<p>यातायात</p> <p>(i) वर्ष 2008-09 के लिए 5.702 मि.ट. माल दुलाई की तुलना में वर्ष 2009-10 के लिए 5.483 मि.ट. माल दुलाई अनुमानित की गई है। बीपीसीएल स्पष्ट करे कि पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 की माल दुलाई 3.84% कम क्यों है। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए माल दुलाई क्रमशः 5.363 मि.ट., 5.460 मि.ट. और 5.555 मि.ट. अनुमानित की गई है। यद्यपि बीपीसीएल ने यह आधार प्रस्तुत किया है जिसकी सहायता से यातायात का अनुमान लगाया गया है तथापि यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि वर्ष 2010-11 की माल दुलाई 2009-10 की माल दुलाई की तुलना में 2.18 %</p>	<p>नापथा की तटीय हलचल के बारे में अनुमान किया गया है कि एचपीसी / आरसीएफ के बीच करार समाप्त हो जाने के कारण वह कम हो सकता है। परिशोधन / प्रसंस्करण सुविधाओं की उपलब्धता गुजरात में होने के कारण खाद्य तेलों का आयात कांडला में अधिक प्रहसित किए जाने की संभावना है।</p> <p>जैटी का निर्माण 1998-2002 के बीच हुआ थार, अतः यह अब जीर्ण होती जा रही है। नियमित दैनिक निवारक अनुरक्षण के बावजूद सुविधाएं टूट-फूट गई हैं, धिस गई हैं और बार-बार खराब हो रही हैं। वर्ष 2010-11 के दौरान हमने मुख्य सुविधाओं व्यापक</p>																													

	क्यों घट गई और उसके बाद 2011-12 में तथा 2012-13 में पिछले वर्षों की तुलना में क्रमशः 1.8% और 1.74% कैसे बढ़ गई ?	ओवर हाल करने की योजना बनाई है। हमने अग्निशामक सुविधाओं को चुस्त दूरस्त करने की योजना बनाई है इन सभी कार्यों के लिए सुविधाओं / जैटटी को आंशिक / पूर्ण रूप से बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी। इंजीनियरिंग के इन कामों से पोतों के बर्थ पर लगने में रुकावट आएगी और इसलिए पहले वर्ष अर्थात् 2010-11 में माल ढुलाई में गिरावट आ सकती है। इस समय जैटी का 97 से 100% तक उपयोग किया जा रहा है और माल ढुलाई में बढ़ोत्तरी की कोई गुंजाइशा नहीं है।
(ii)	वर्ष 2009-10 के दौरान लीकिंड टर्मिनल पर प्रहस्तित की जाने वाली अनुमानित माल ढुलाई प्रस्तुत कर दी गई है। चूंकि यह वर्ष समाप्ति पर है, कृपया कार्गो ब्यौरे के साथ वर्ष 2009-10 में आज दिन तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात बताएं।	मार्च 2010 तक अर्जित माल ढुलाई 6.49 मिलि.मी.ट. है। उत्पादवार ब्यौरे प्रस्तुत किए जा रहे हैं।
(iii)	वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 में विदेशगामी पोतों द्वारा क्रमशः 116821 टन एवं 1,58,712 टन बेस आयल प्रहस्तित किया गया था। वर्ष 2009-10 में बेस-आयल की प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा 70,000 टन अनुमानित की गई है और अगले तीन वर्षों में इसके 80,000 टन प्रतिवर्ष रहने का अनुमान है। इस वर्स्तु में माल ढुलाई कम अनुमानित करने का कारण बताया जाए।	गुजरात में अधिक रिफायनरीज प्रचालन में आ जाने तथा वर्तमान रिफायनरियों में प्रसंस्कारित किए जा रहे कच्चे तेल के स्वरूप के कारण देशीय बेस-ऑयल की उपलब्धता बढ़ गई है। देशीय बेस-आयल बड़ी-बड़ी लॉरियों के जरिए देश के भीतर ही भेजा मंगवाया जा रहा है। इसके कारण बेस-ऑयल का आयात बहुत ज्यादा घट गया है।
(iv)	वर्ष 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 5,62,051 टन और 5,61,559 टन नापथा तटीय पोतों द्वारा प्रहस्तित किया गया था। 2009-10 में तटीय रूप से प्रहस्तित किए जाने के लिए नापथा की अनुमानित मात्रा केवल 1,00,000 टन ही है। अगले तीन वर्षों में यह 50,000 टन प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। कम माल ढुलाई अनुमानित करने के कारण बताएं जाएं।	अंतर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्यों में वृद्धि नापथा की तटीय आवाजाही में गिरावट का कारण है।
(v)	बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 और 2012-13 के दौरान एचएफएचएसडी, जाइलीन और पीएक्स (सभी तटीय) और एचएसडी, मोटर स्पिरिट एवं कॉर्सिक सोडा (सभी विदेश गामी) को प्रहस्तित किया जाना प्रोजैक्ट नहीं किया गया है। कृपया इसके कारण बताएं।	भारत में रिफायनिंग क्षमता में वृद्धि के कारण आजकल पैट्रोलियम उत्पादों का आयात बमुश्किल किया जाता है। एचएसडी और मोटर स्पिरिट की देशीय उपलब्धता भी बढ़ी है। इसलिए तटीय कार्गो प्रहस्तन प्रोजैक्ट नहीं किया गया है। जाइलीन एवं पीएक्स सामान्यतः आयात किए जाते हैं, इसलिए केवल इनकी विदेशी हलचल प्रोजैक्ट की गई है।
4.	प्रचालन आय	
(i)	पोत संबंधी समय खराब करने संबंधी प्रभार, निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड और जैटी में रिसाव के लिए अर्थदंड जैसी तीन नयी दरें आरंभ किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह नहीं बताया गया है कि ये प्रभार किससे वसूल किए जाने का प्रस्ताव है। इसके अलावा इन दरों	हम इन प्रभारों को प्रेषिति पर लगाने का प्रस्ताव करते हैं। निम्न प्रवाह दर और रिसाव पर अर्थदंड प्रतिवारक उपाय हैं, नकि आय के और इसलिए इन शीर्षों के अन्तर्गत प्रत्याशित वार्षिक आय का अनुमान नहीं

को आरंभ करने के लिए, लागत विवरणों के साथ, पूरा औवित्य प्रस्तुत किया जाए। यदि पिछले तीन वर्षों का प्रदर्शन भविष्य में भी अपरिवर्तित रहकर जारी रहता है तो इन शीर्षों के अन्तर्गत उत्पन्न होने वाली वार्षिक आय भी प्रस्तुत की जाए।

लगाया जा सकता। पोतों का निम्न प्रवाह दर हमारे व्यापार को प्रभावित करता है क्योंकि इससे मात्रा घट जाती है। हमने कार्गो के विभिन्न वर्गों और अनुमानित प्रवाह दरों से निम्न प्रवाह दर की गणना की है।

पोत जैटी पर विभिन्न कारणों से बेकार खड़े रहते हैं जिनके कारण हमारी जैटी निष्क्रिय रहती हैं और इससे माल ढुलाई प्रचालनों में रु कावट आती है। पोत संबंधी समय खराब करने संबंधी प्रभार (वैसल आइडिलंग चार्ज) की प्रस्तावित दरों की परिणाम निम्नानुसार की गई है:-

अनेक बार देखने में आया है कि टैकफार्म से संबंधित विभिन्न कारणों से प्रचालन रोका गया है जिससे बीपीसीएल को राजस्व और समय दोनों की हानि होती है।

पोत जैटी पर आकर खड़ा होने के बाद, आरंभ में, प्रचालन आरंभ करने में चार घंटे लगते हैं और (इसी प्रकार) टैकर प्रचालन पूरा होने के बाद 4 घंटे लगते हैं। अनेक बार पोत 4 घंटे में भी तैयार नहीं हो पाते या यदि ये तैयार भी हो जाएं तो उन्हें समुद्र में जाने के लिए पायलट नहीं मिलता जिसके कारण बीपीसीएल को समय / राजस्व की हानि होती है।

बर्थ पर आने / समुद्र में जाने के लिए ज्वार-भाटे की प्रतीक्षा करने वाले टैकरों पोतों पर उपरोक्त मामले के अंतर्गत विचार किया जाएगा। प्रस्ताव है कि वैसल आइडिलंग प्रभार, बर्थों पर टैकरों के बेकार खड़े रहने के समय को न्यूनतम करेगा और पोत का वापरी समय घटाने हेतु टैकर टैक फार्म दक्षता बढ़ाएगा।

(क) वर्ष 2008-09 में कुल राजस्व उत्पत्ति - रु .333867497/-

(ख) वर्ष 2008-09 में कुल बर्थ व्यस्तता - 74.03% - 12985 घंटे।

(ग) वर्ष 2008-09 में कुल प्रचालन समय-10220 घंटे

(घ) राजस्व उत्पत्ति / घंटे - रु . 32668/-

प्रचालन में किसी भी रु कावट से बीपीसीएल को रु . 30,000/- प्रति घंटे की कमाई की हानि होगी।

निम्न प्रवाह दर के लिए प्रस्तावित जुर्माना (अर्थदड) निम्नानुसार परिणित किया गया है :-

अनेक बार यह देखा गया है कि टैकों में गुंजाइश न होने, पाइपलाइन की दयनीय स्थिति, पोत की ओर से पाबन्दियों / सीमाओं जैसे कारणों से टैकर की ओर से अथवा टैक फार्म की ओर से प्रवाह-दर पर सीमाएं रहती हैं।

विभिन्न कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रवाह दर निम्नानुसार है :-

		<table border="1" data-bbox="812 136 1366 597"> <thead> <tr> <th data-bbox="812 136 953 314">क्र.सं.</th><th data-bbox="953 136 1202 314">उत्पाद</th><th data-bbox="1202 136 1366 314">न्यूनतम प्रवाह दर कि.लि / घं.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="812 314 953 359">1.</td><td data-bbox="953 314 1202 359">पैट्रोलियम क्लास ए/बी कार्गो</td><td data-bbox="1202 314 1366 359">800</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 359 953 448">2.</td><td data-bbox="953 359 1202 448">पैट्रोलियम क्लास सी एवं ब्लाक्स्ट्रक तेल</td><td data-bbox="1202 359 1366 448">500</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 448 953 537">3.</td><td data-bbox="953 448 1202 537">क्लास ए/बी/सी/रसायन/अम्ल</td><td data-bbox="1202 448 1366 537">250</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 537 953 582">4.</td><td data-bbox="953 537 1202 582">खाद्य तेल</td><td data-bbox="1202 537 1366 582">300</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 582 953 626">5.</td><td data-bbox="953 582 1202 626">बेस आयल / शीरा</td><td data-bbox="1202 582 1366 626">150</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="812 597 1171 642">प्रस्तावित अर्थदंड निम्नानुसार है :-</p> <table border="1" data-bbox="812 642 1366 1043"> <tbody> <tr> <td data-bbox="812 642 953 731">पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन</td><td data-bbox="953 642 1366 731">दरें</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 731 953 820">प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक</td><td data-bbox="953 731 1366 820">100% पोतघाट दर</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 820 953 909">प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%</td><td data-bbox="953 820 1366 909">पोतघाट दर का 105%</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 909 953 999">प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%</td><td data-bbox="953 909 1366 999">पोतघाट दर का 110%</td></tr> <tr> <td data-bbox="812 999 953 1043">प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम</td><td data-bbox="953 999 1366 1043">प्रस्तावित दर का 125%</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="812 1043 1366 1132">रिसाव के लिए अर्थ दंड के बारे में हम दरें टीएएमपी के निर्णय के अनुसार स्वीकार करेंगे।</p>	क्र.सं.	उत्पाद	न्यूनतम प्रवाह दर कि.लि / घं.	1.	पैट्रोलियम क्लास ए/बी कार्गो	800	2.	पैट्रोलियम क्लास सी एवं ब्लाक्स्ट्रक तेल	500	3.	क्लास ए/बी/सी/रसायन/अम्ल	250	4.	खाद्य तेल	300	5.	बेस आयल / शीरा	150	पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन	दरें	प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक	100% पोतघाट दर	प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%	पोतघाट दर का 105%	प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%	पोतघाट दर का 110%	प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम	प्रस्तावित दर का 125%
क्र.सं.	उत्पाद	न्यूनतम प्रवाह दर कि.लि / घं.																												
1.	पैट्रोलियम क्लास ए/बी कार्गो	800																												
2.	पैट्रोलियम क्लास सी एवं ब्लाक्स्ट्रक तेल	500																												
3.	क्लास ए/बी/सी/रसायन/अम्ल	250																												
4.	खाद्य तेल	300																												
5.	बेस आयल / शीरा	150																												
पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन	दरें																													
प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक	100% पोतघाट दर																													
प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%	पोतघाट दर का 105%																													
प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%	पोतघाट दर का 110%																													
प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम	प्रस्तावित दर का 125%																													
(ii)	बीपीसीएल ने प्रदान की जा रही सभी सेनाओं के बारे में प्रचलित दरों में 55% की वृद्धि प्रस्तावित की है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह प्रत्येक सेवा के बारे में लागत ब्यौरे के साथ प्रस्तावित है।	बीपीसीएल ने सभी प्रहस्तित कार्गो, पोतघाट प्रबंधन सेवाओं और लोडिंग आर्म सेवाओं के संबंध में प्रचलित दरों में 55% वृद्धि प्रस्तावित की है। यह स्पष्ट करेगा कि पाइप लाइन प्रभार, कम्पैशर प्रभार नाइट्रोजन प्रभार, हार्ड एवं सॉफ्ट पिगिंग, वैपोराइजर प्रभार और बैकरिंग प्रभार जैसी अन्य सेवाओं के बारे में यह केवल सामग्री के लागत मूल्य और नामात्र के प्रभार पर ही विचार करता है। वास्तव में, प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के बाद भी इस टर्मिनल सुविधा को आरओसीई में अच्छा खासा घाटा (हानि) होता रहेगा।																												
(iii)	बीपीसीएल के स्वयं के पोतों और तेल उद्योग के पोतों में से वर्थ पर रक्षान देने के मामले में, लाइसेंस करार के अंतर्गत अनुमत वरीय व्यवहार, यदि कोई हो का ब्यौरा और उसके लिए लगाए गए अतिरिक्त प्रभार यदि कोई हो, तो वे प्रस्तुत किए जाएं।	वरीयता आधार पर वर्थ पर स्थान देना अर्थात प्राइयोरिटी बर्थिंग, जेएनपीटी द्वारा पीएसयू पोतों को प्रदान की जाती है। जेएनपीटी, ओएनजीसी को छोड़कर (शेष) पीएसयू पोतों पर वर्थ किराए का 75% प्राइयोरिटी चार्जेज के रुप में लगाता है। हाल ही में जेएनपीटी ने अपने वरीयता संबंधी मानक संशोधित मानक संशोधित कर दिए हैं जिसके परिणाम स्वरूप स्वयं हमारे पोतों को विलंब होता है।																												
(iv)	प्रस्तावित प्रशुल्क के अन्तर्गत बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के वर्षों में एचएसडी के प्रहस्तन के लिए क्रमशः रु .284.63 लाख, रु .142.31 लाख और रु .106.74 लाख की आय अनुमानित की है।	वर्तमान प्रशुल्क के अंतर्गत एचएसडी कार्गो आय एचएफएचएसडी / एएफएस शीर्ष के अंतर्गत जोड़ दी गई है जो वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक क्रमशः रु .183.60 लाख, रु .91.80 लाख और रु .68.85 लाख होती है।																												

	वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत इस स्तर के प्रहस्तन के लिए कोई आय अनुमानित नहीं की गई है।	
(v)	बीपीसीएल ने पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2010-11 की माल दुलाई में 2.18% की गिरावट प्रोजैक्ट की है। किन्तु उससे संबंधित अवधि में प्रचालन आय में यह गिरावट 11.84% प्रोजैक्ट की गई है। (रु. 3336.21 लाख से रु. 2941.12 लाख) कृपया स्पष्ट करें।	हालांकि मात्रा में गिरावट केवल 2.18% है आय में गिरावट, विभिन्न उत्पादों के लिए दरों में उतार-चढ़ाव के कारण 11.84% है।
(5)	प्रचालन लागत	
(i)	लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंस की अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा करवाई जानी है। प्रस्तुत किए गए लागत पत्रक में, टर्मिनल की मरम्मत पर किया गया व्यय अलग से नहीं दिखाया गया है। पिछले तीन वर्षों में मरम्मत पर यदि कोई राशि व्यय की गई हो और अगले तीन वर्षों में व्यय किए जाने का अनुमान हो तो वह दर्शायी जाए।	ये व्यय प्रचालन लागत के अन्तर्गत और उपशीर्ष "उपकरण प्रचालन व्यय" के अन्तर्गत सभी तीन वर्षों के लिए दिखाए गए हैं। अगले 3 वर्षों के लिए (अर्थात् 2010-11 से 2012-13 तक), अनुमानित लागत क्रमशः रु. 273.66 लाख, रु. 295.55 लाख और रु. 319.20 लाख है।
(ii)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय बीपीसीएल ने पाइपलाइन वे लीव चार्जेज पर और पर्यावरण प्रबंधन पर किया गया व्यय दर्शाता था। ये लागते इस समय प्रस्तुत की गई लागत विवरणियों में अलग से नहीं दर्शायी गई हैं। बीपीसीएल यह स्पष्ट करे कि क्या ये लागते भविष्य में व्यय नहीं की जाएंगी। यदि इन्हें किसी अन्य शीर्षक के अन्तर्गत शामिल किया गया है तो उनका विवरण दिया जाए।	वेलीव चार्जेज का इस बार अलग से उल्लेख नहीं किया गया है। ये प्रभार जेएनपीटी को किराए के रुप में नियमित रूप से भुगतान किए जा रहे हैं और खर्चों को प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय शीर्षक के अन्तर्गत दिखाया गया है। इस मद में प्रतिवर्ष रु. 27लाख व्यय होता है और इसमें प्रतिवर्ष 4% की वृद्धि होती है। पर्यावरणीय प्रबंधन प्रभार प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय के अन्तर्गत डाले गए हैं। इस मद में प्रतिवर्ष रु. 6 लाख व्यय होता है।
(iii)	बीपीसीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक व्यय के रुप में क्रमशः रु. 629.76 लाख, रु. 1264.46 लाख और रु. 1425.87 लाख रायल्टी के रुप में जेएनपीटी को भुगतान किया दिखाया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक जेएनपीटी को रायल्टी को भुगतान के रुप में, वर्तमान प्रशुल्क स्तर के अन्तर्गत क्रमशः रु. 1188.41 लाख, रु. 1256.25 लाख और रु. 1301.43 लाख का अनुमान किया गया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार जहां नीलामी / बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल हो गई, वहां प्रशुल्क गणना में रायल्टी भुगतान, अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम की शर्त पर प्रशुल्क निर्धारण में इस प्रकार शामिल किया जाएगा कि प्रचालक को लेखा में नहीं लिए जा रहे रायल्टी भुगतान की मद में संभावित हानि से बचाया जा सके। पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह ध्यान में आया है कि बीपीसीएल ने 29 जुलाई 2003 से पहले जेएनपीटी से जो करार संपादित किया था, वह नामांकन आधार पर था।	टर्मिनल के लिए लाइसेंस करार जुलाई 2003 से पहले ही निष्पादित हो गया है। टर्मिनल प्रचालक के रुप में बीपीसीएल वर्तमान प्रशुल्क स्तरों पर टर्मिनल प्रचालनों से पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न नहीं कर पा रहा है। यहां तक कि संशोधित प्रशुल्क स्तरों पर अधिशेष अनुमत आरओसीई से कम होगा। यह मानते हुए कि राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत माना गया है। यदि इस प्रकार के राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रुप में अनुमत नहीं किया जाता है तो ऐसे राजस्व भाग की मद में हानि रायल्टी की समतुल्य वे राशियां होंगी जो उस अवधि के लिए देय होंगी जिनमें राजस्व भाग अनुमत नहीं किया जाता है और इसके परिणाम स्वरूप रुप अनुमत आरओसीई के संबंध में घाटा बढ़ जाएगा। धारा 2.8.1 स्पष्ट रुप से यह कहती है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रुप में इस प्रकार शामिल किया जाना चाहिए कि प्रचालक को रायल्टी की मद में संभावित हानि न हो। इस सिद्धांत के आधार पर रायल्टी पर व्यय की गई लागत के रुप में विचार किया जाना चाहिए और प्रशुल्क निर्धारण में शामिल किया जाना चाहिए।

	<p>इस संबंध में बीपीसीएल से इस कार्यालय का पत्र सं. टीएएमपी / 26 / 2006-(बीपीसीएल) जेएनपीटी दिनांक 10 मई 2007 देखने का अनुरोध किया जाता है जिसमें यह स्पष्ट किया गया है कि पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के स्पष्टीकरण के बिना इस प्राधिकरण के लिए रायल्टी भुगतान को पास-थू के रूप में शामिल करना संभव नहीं होगा।</p>	<p>हम एक बार पुनः निर्देशन करते हैं कि पोत परिवहन, सड़क यातायात एवं राजमार्ग मंत्रालय से स्पष्टीकरण यथा शीघ्र प्राप्त किया जाना चाहिए। अन्यथा रायल्टी पर विचार न करने से टर्मिनल के निजी उपयोगकर्ताओं को अनावश्यक लाभ मिलेगा। यहां यह नोट करना उपयुक्त होगा कि निजी उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित राजस्व कुल राजस्व का 38.65% होगा। उस समय तक, जब तक कि यह प्रस्ताव पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के विचाराधीन है, रायल्टी को लागत का एक भाग समझा जाना चाहिए।</p>																																								
(iv)	<p>प्रबंधन और प्रशासन व्यय का विवरण दिया जाए। इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय, पिछले वर्ष रु. 145.28 लाख से वर्ष 2009-10 में बढ़कर रु. 286.97 लाख हो गया है। वर्ष 2010-11 से 2010-13 तक के वर्षों के लिए यह व्यय रु. 314.94 लाख, (पिछले वर्ष की तुलना में 9.75% की वृद्धि) रु. 340.13 लाख (पिछले वर्ष की तुलना में 8% की वृद्धि) और रु. 367.34 लाख (पिछले वर्ष की तुलना में 8% वृद्धि) प्रोजैक्ट किया गया है। अगले तीन वर्षों के लिए व्यय का अनुमान लगाने हेतु अपनाया गया आधार स्पष्ट किया जाए। बीपीसीएल को सूचित किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के माध्यम से थोक मूल्य सूचकांक के प्रचलित उतार चढ़ाव के संदर्भ से मूल्यों में उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। वर्ष 2009-10 के लिए लागू दर 5.8% है। कृपया व्यय प्रोजैक्शनों में अपेक्षित परिवर्तन क्रियान्वित करें।</p>	<p>प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में कर्मचारी लागत, यात्रा, किराया, विद्युत, संचार लागतों इत्यादि जैसे प्रशासनिक व्यय शामिल होते हैं। ये जैटी के समग्र प्रबंधन के लिए व्यय किए जाते हैं और इसलिए प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय के रूप में शामिल किए गए हैं। इन व्ययों के लिए 8% वार्षिक की दर से प्रोजैक्शनों की कल्पना की गई है। व्यय के अनुमानन का अपनाया गया आधार निम्नानुसार है:-</p> <p>(क) कर्मचारियों का वेतन संशोधन</p> <p>(ख) कार्य-स्थल कार्यालय में कर्मचारी संख्या बढ़ाना</p> <p>(ग) मुद्रास्फीति अवयव में वृद्धि</p> <p>(घ) सार्व.क्षे.उप. के वेतनमानों में संशोधन के कारण आर्थिक परिदृश्य में वृद्धि</p> <p>अन्य लाभ जो मूल वेतन पर आधारित हैं, भी संशोधित हो रहे हैं। इन संशोधनों से प्रबंधन उपरिव्यय बढ़ जाते हैं। थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) स्तर पर मुद्रा स्फीति इस समय 8.56% है।</p>																																								
(v)	<p>अन्य खर्चों का ब्यौरा भी प्रस्तुत किया जाए। इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय वर्ष 2009-10 के दौरान रु. 48.35 लाख से रु. 50.91 लाख हो गया है। वर्ष 2010-11 से वर्ष 2010-13 तक के वर्षों के लिए इस व्यय का अनुगाम क्रमशः रु. 56.99 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 11.94% से अधिक), रु. 61.38 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 7.7% अधिक) और रु. 66.14 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 7.75% अधिक) लगाया गया है। ऊपर पैरा (iv) में दर्शाए अनुसार व्यय के प्रोजैक्शन 5.8% तक सीमित रखे जाए।</p>	<p>अन्य प्रचालन व्ययों का विवरण निम्नानुसार है:-</p> <p>रु. लाखों में</p> <table border="1" data-bbox="879 1400 1429 1830"> <thead> <tr> <th></th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सीआईएसएफ सुरक्षा</td> <td>47.93</td> <td>51.76</td> <td>55.90</td> <td>60.37</td> </tr> <tr> <td>अग्निशमन व्यय</td> <td>0.33</td> <td>0.35</td> <td>0.38</td> <td>0.41</td> </tr> <tr> <td>संरक्षा व्यय</td> <td>1.73</td> <td>1.87</td> <td>2.02</td> <td>2.18</td> </tr> <tr> <td>सर्व / एजेन्सी शुल्क</td> <td>0.30</td> <td>0.32</td> <td>0.35</td> <td>0.38</td> </tr> <tr> <td>संरक्षात्मक वस्त्रावरण</td> <td>0.63</td> <td>0.68</td> <td>0.73</td> <td>0.79</td> </tr> <tr> <td>प्रचालन व्यय</td> <td>-</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>कुल व्यय</td> <td>50.91</td> <td>56.99</td> <td>61.38</td> <td>66.14</td> </tr> </tbody> </table> <p>ये व्यय मुख्य रूप से जैटी की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित हैं। यहां तक कि हमारे द्वारा प्रदत्त, डीजीआर प्रायोजित सुरक्षा सांविधिक मार्गदर्शियों के अनुसार प्रति छमाही दरों में 10% से अधिक संशोधन कर देती</p>		2009-10	2010-11	2011-12	2012-12	सीआईएसएफ सुरक्षा	47.93	51.76	55.90	60.37	अग्निशमन व्यय	0.33	0.35	0.38	0.41	संरक्षा व्यय	1.73	1.87	2.02	2.18	सर्व / एजेन्सी शुल्क	0.30	0.32	0.35	0.38	संरक्षात्मक वस्त्रावरण	0.63	0.68	0.73	0.79	प्रचालन व्यय	-	2.00	2.00	2.00	कुल व्यय	50.91	56.99	61.38	66.14
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-12																																						
सीआईएसएफ सुरक्षा	47.93	51.76	55.90	60.37																																						
अग्निशमन व्यय	0.33	0.35	0.38	0.41																																						
संरक्षा व्यय	1.73	1.87	2.02	2.18																																						
सर्व / एजेन्सी शुल्क	0.30	0.32	0.35	0.38																																						
संरक्षात्मक वस्त्रावरण	0.63	0.68	0.73	0.79																																						
प्रचालन व्यय	-	2.00	2.00	2.00																																						
कुल व्यय	50.91	56.99	61.38	66.14																																						

		है। अग्निशमन खर्चों को, जैटी को आग से सुरक्षा प्रदान करने के लिए केवल 8% तक सीमित नहीं रखा जा सकता।
(vi)	वर्ष 2009-10 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम व्यय रु . 143.49 लाख माना गया है। अगले 3 वर्षों के लिए यह व्यय क्रमशः रु .161.57 लाख, रु .173.53 लाख और रु .186.45 लाख प्रोजैक्ट किया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों वर्ष 2010-11 के लिए व्यय, पिछले वर्ष के व्यय की तुलना में 12.60% अधिक प्रोजैक्ट किया गया है, विशेषकर जबकि प्रोजैक्ट किया गया यातायात 2.18% कम दिखाया गया है। कृपया यभी तीनों वर्षों के लिए अपेक्षित शुद्धिधां लगा लें जैसा कि मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अंतर्गत प्रदत्त है।	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत में पर्यावरण प्रबोधन प्रभंर, डीजल जैनरेटर सेटों और फायर वाटर पंपों के स्वयं उपयोग संबंधी व्यय और थर्ड पार्टी भुगतान शामिल हैं। इन प्रभारों में हॉजेज और इन हॉजेज को जोड़ने के लिए श्रमिक प्रदान करने के लिए नए-नए प्रस्तावित प्रभार भी शामिल हैं। यह एक अतिरिक्त लागत है जो हमने प्रस्तावित की है मेरिन हॉजेज प्रदान करने के लिए हमने पूँजी-व्यय (कैपेक्स) पहले ही प्राप्त कर लिया है।
(vii)	वर्ष 2009-10 में उपकरण प्रचालन लागत रु .252.68 लाख पर विचार किया गया है। अगले तीन वर्ष के लिए यह व्यय क्रमशः रु .273.66 लाख, रु .295.55 लाख एवं रु .319.20 लाख प्रोजैक्ट किया गया है। कृपया बताएं कि क्यों वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए इस खर्च को पिछले वर्ष के खर्च की तुलना में लगभग 8% से अधिक प्रोजैक्ट किया गया है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह व्यय-प्रोजैक्टशनों को मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार सीमित रखे।	जैसाकि इस उत्तर में पहले बताया गया है, जैटी की सुविधाएं जीर्ण-शीर्ण होती जा रही हैं। उनमें बार-बार खराबी आ जाती है या वे आंशिक रूप से बंद हो जाती हैं। वायुमंडल क्षरण / छोजन प्रकृति का होने के कारण पुर्जों की टूट-फूट और धातुओं के कमजोर पड़ने से रखरखाव आवश्यकताएं बढ़ जाती हैं। हमने लोडिंग आर्स, कंट्रोल पैनल्स इत्यादि जैसी सुविधाओं पर बड़े-बड़े अनुरक्षण कार्यों की योजना बनायी हैं। इससे, "उपकरण प्रचालन लागत" के अंतर्गत दिखाई गई मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में वृद्धि होगी।
(viii)	पट्टादारी करार कहता है कि बीपीसीएल को टैकफार्म एरिया निर्धारण (साइटिंग) और पाइप-लाइन मार्ग निर्धारण के लिए अपेक्षित 20 हैक्टेयर क्षेत्रफल के लिए पट्टा किराया का भुगतान करना होगा। किन्तु बीपीसीएल द्वारा पट्टा किराया की मद में किया गया कोई व्यय नहीं दिखाया गया है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करे कि अगले तीन वर्षों में जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया भुगतान नहीं किया जाना है।	हमने जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए भूखंड का अधिग्रहण नहीं किया है। इसलिए, जेएनपीटी ने हाल ही में पट्टा किराया देयताओं का दावा छोड़ दिया है। हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया प्रभार देय नहीं है।
(ix)	वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान बीमा-व्यय की मद में क्रमशः रु .16.05 लाख, रु .10.08 लाख और रु .13.49 लाख व्यय किए गए थे। इस व्यय में व्यापक उतार-चढ़ाव का कारण स्पष्ट किया जाए। अगले तीन वर्षों के लिए व्यय-प्रोजैक्टशन रु .11.89 लाख से रु .12.36 लाख के बीच है। बीमा कंपनियों के साथ किए गए करार की प्रतियां प्रस्तुत की	हम इसके साथ बीमा पालिसी कवर नोट की एक प्रति संलग्न कर रहे हैं। पालिसी को सभी स्थानों / लोकेशनों के लिए एकीकृत किया गया है। बीमा प्रीमियम अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 0.1% लिया गया है। जैसाकि अचल परिसम्पत्तियों की लागत बढ़ रही है, प्रीमियम राशि भी बढ़ रही है।

	जाएं।	
(x)	लाइसेंस करार बीपीसीएल के लिए इस बात को अनिवार्य बनाता है कि वह टर्मिनल में सभी सम्बद्ध सुविधाओं और कार्गो प्रहस्तन उपकरणों का प्रचालन करें और साथ ही वह श्रेणी-ए, श्रेणी-बी और श्रेणी-सी तरलों के प्रहस्तन और भंडारण समेत टैंक फार्म एरिया स्थित सुविधाओं एवं उपकरणों का भी प्रचालन करे। बीपीसीएल द्वारा टैंक फार्म एरिया के इन्फ्रास्ट्रक्चर विकास में यदि कोई व्यय किया गया हो और इन पर समय-समय पर यदि कोई खर्च किया गया हो तो वह प्रस्तुत किया जाए। टैंक फार्म एरिया में बीपीसीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं से प्राप्त / प्राप्त आय भी प्रस्तुत की जाए।	बीपीसीएल ने अभी तक कोई टैंक फार्म विकसित नहीं किया हैं और इसीलिए उससे कोई आय प्राप्त नहीं हुई है।
(xi)	व्या बीपीसीएल ने किसी सेवा के लिए कोई आउटसोर्सिंग व्यवस्था की है। कृपया, की गई ऐसी व्यवस्था के करार की प्रतियों के साथ उनका ब्यौरा भी प्रस्तुत करें। यह भी प्रमाणित किया जाए ऐसे सेवा प्रदाताओं का चयन स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रिया के आधार पर किया गया था।	हमने जैटी के प्रचालनों और अनुरक्षण के लिए आईओटी इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड एनर्जी लिमिटेड के साथ एक करार निष्पादित किया है क्योंकि यह आईओसी का एक संयुक्त उपक्रम है। अन्य सभी गतिविधियां बीपीसीएल द्वारा शासित और नियंत्रित हैं। करार की एक प्रति प्रस्तुत है।
(xii)	लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल को सीआईएसएफ स्टाफ की तैनाती पर, जेएनपीटी के साथ, पूर्व निर्धारित अनुपात में खर्चे में भागीदारी करनी है और यदि आवश्यक लगे तो अतिरिक्त सुरक्षा व्यवस्था बीपीसीएल द्वारा अपनी लागत पर की जा सकती है। बीपीसीएल ने लागत विवरणी में इस मद में अलग से कोई व्यय प्रस्तुत नहीं किया है। यदि कोई व्यय किया गया हो तो उसका ब्यौरा, सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती के विवरण के साथ प्रस्तुत किया जाए। पिछले प्रश्नुल्क संशोधन के समय पता चला था कि बीपीसीएल द्वारा वहन किए जाने वाली इस व्यय की मात्रा को लेकर बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच विवाद चल रहा था। बीपीसीएल कृपया बताएं कि क्या वह मुद्दा सुलझ गया है।	द्वारों, जैटी और सी-फ्रंट पर सुरक्षा व्यवस्था (रक्षक) प्रदान करने के लिए जेएनपीटी द्वारा वार्षिक सीआईएसएफ व्यय वहन किया जाता है। जेएनपीटी वर्तमान में इन खर्चों को जैटी प्रचालकों के बीच, वाटर-फ्रंट आधार पर बांट रहा है। इस फार्मूले पर विवाद है क्योंकि लाइसेंस करार में आधार के रूप में वाटर-फ्रंट का उल्लेख नहीं है। सीआईएसएस प्रभार, सुरक्षकों की वार्तविक तैनाती के आधार पर लगाए जाने चाहिए। हमने प्रभारों की समीक्षा किए जाने का अनुरोध किया है। जेएनपीटी अपनी मांग नियमित रूप से प्रतिवर्ष प्रस्तुत कर देता है। विवाद अभी तक सुलझा नहीं है।
6.	नियोजित पूँजी	
(i)	अचल परिसम्पत्तियां 4 श्रेणियों के अन्तर्गत, यथा, (i) संयंत्र एवं मशीनरी (ii) भवन, शैड्स एवं अन्य संरचनाएं (iii) सूचना प्रोद्योगिकी और (iv) फर्नीचर और फिक्सचर्स के अन्तर्गत दिखाई गई हैं। लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल से अपेक्षा है कि वह अपेक्षित आरंभिक पूँजीगत	बीपीसीएल द्वारा आरंभिक पूँजीगत निकर्षण रु.28 करोड़ की लागत से करवाया गया है। इसे 'भवन'श्रेणी के अन्तर्गत जैटी एंड अप्रोच ट्रेसल उपवर्ग के अन्तर्गत वर्गीकृत किया गया है।

	निकर्षण (ड्रेजिंग) करवाए। बीपीसीएल कृपया यह बताए कि क्या उसने कोई आरंभिक पूंजीगत निकर्षण करवाया था, और यदि हां, तो उस पर कितनी लागत आई थी और उस व्यय लागत को किस श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया था।	
(ii)	कृपया पुष्टि करें कि केवल वही परिसंपत्तियां, जो पूरी तरह प्रचालन में आ चुकी हैं और उपयोग में हैं, नैट ब्लॉक में शामिल की गई हैं और निर्माणाधीन कार्य तथा जो परिसंपत्तियां निपटा दी गई अथवा प्रचालन से बाहर कर दी गई हैं, नैट-ब्लॉक के बाहर रखी गई हैं।	बीपीसीएल इस बात की पुष्टि करता है कि केवल वही परिसंपत्तियां जो पूरी तरह प्रचालन में शामिल हैं अथवा प्रचालन में शामिल की ही जानी हैं, उपयोग में हैं और नैट ब्लॉक में शामिल की गई है।
(iii)	बीपीसीएल द्वारा लागत विवरणियों में किसी भी कार्य पूंजी की कल्पना नहीं की है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का धारा 2.9.9 वह सीमा विनिर्दिष्ट करती है जिस सीमा तक विविध कर्जदारों / देनदारों की शेष / बकाया राशियों, इन्वेंटरी एवं नकद जमाशेष पर कार्यपूंजी की गणना और उसपर प्रतिलाभ के लिए विचार किया जा सकता है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह अपनी समस्याओं की नए सिरे से समीक्षा करें यदि वह चाहे तो।	जैटी के प्रचालनों की समीक्षा से पता चलता है कि सुविधा (फेसिलिटी) को किसी कार्य-पूंजी की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि सभी कार्य-व्यापार बिना किसी जमा / उधार अवधि के किया जा रहा है। तदनुसार हमने सुविधा के लिए कार्य-पूंजी आवश्यकताएं शून्य मानी हैं।
(iv)	लाइसेंस करार के अनुपालन में जैटी के प्रचालन में आने के समय बीपीसीएल ने जेएनपीटी को रु .5/- करोड़ का आरंभिक भुगतान किया है। मार्गदर्शियों के अनुसार अपक्रंट भुगतान को 30 वर्ष की रियायत अवधि के दौरान किस्तों में चुकाया जाना चाहिए। इस संबंध में बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह प्रकरण सं. टीएएमपी / 26 / 2006 -बीपीसीएल (जेएनपीटी) में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 7 अगस्त 2007 के पैरा 11(vii) का संदर्भ लेने के बाद लागत विवरणियों में आवश्यक शुद्धियां लगा लें।	बीपीसीएल ने जेएनपीटी को कोई अपक्रंट भुगतान नहीं किया है। किन्तु बीपीसीएल ने जेएनपीटी को पांच करोड़ रु पये की बैंक गारंटी दे दी है जिसको किस्तों में चुकाए जाने की आवश्यकता नहीं है।
(v)	बीपीसीएल ने 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान क्रमशः रु .14लाख, रु .30.73 लाख और 800 लाख की परिसंपत्तियां जोड़ने का प्रस्ताव किया था। कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित अभिवृद्धियां, जेएनपीटी के साथ निष्पादित लाइसेंस करार के अनुसार हैं। बीपीसीएल, कृपया, इस बात की भी पुष्टि करें कि किए गए निवेश का स्तर लाइसेंस करार के अनुसार है। इसके अलावा इन परिसंपत्तियों को प्राप्त करने के लिए उठाए गए कदमों के प्रमाण	जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार में निवेश का कोई स्तर निर्धारित नहीं हुआ है। प्रस्तावित निवेश जैटी सुविधाओं के साथ सम्बद्ध सामान्य पूंजी व्यय हैं। रु .14/- लाख की परिसंपत्तियों की अभिवृद्धि के लिए हमने वित्तीय मंजूरी पहले ही प्राप्त कर ली है और विक्रेताओं को क्रय आदेश जारी किए / भेजे जा रहे हैं। यहां हम अपनी प्रणाली से कुछ रिपोर्टों की प्रतियां संलग्न कर रहे हैं जो वित्तीय मंजूरी के संदर्भ प्रदर्शित करती है। अन्य प्रस्तावों के लिए हमने अनुमोदन की प्रक्रिया

	<p>भी प्रस्तुत किए जाएं। इन प्रस्तावित अभिवृद्धियों से क्षमता में क्या वृद्धि होगी और / अथवा प्रहस्तन की यूनिट लागत कितनी कम होगी, इस पर एक विस्तृत नोट भी प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>आरंभ कर दी है। वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्ताव अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किए गए हैं। अनुमानों और तैयार की गई संभाव्यता रिपोर्ट की प्रतियाँ प्रस्तुत हैं।</p>
(vi)	<p>फार्म 4-ए में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए क्रमशः रु.11204.38 लाख, रु.11129.57 लाख और रु.10255.43 लाख प्रचलित और प्रस्तावित दरों के अंतर्गत नियोजित पूंजी दिखाई गई है।</p> <p>इन वर्षों में (i)पोत घाट शुल्क एवं सुविधा प्रबंधन, (ii) लोडिंग आर्म एवं पोतघाट प्रबंधन (iii) पाइप लाइन कम्पैशर वेपोराइजर पिगिंग तथा (iv) जल, बंकरिंग एवं अन्य को वर्तमान प्रशुल्क संरचना के अंतर्गत आबंटित कुल नियोजित पूंजी क्रमशः रु.11065.00 लाख, रु.10990.19 लाख और रु.10728.89 लाख होती है। प्रस्तावित प्रशुल्क संरचना के अंतर्गत इन्हीं वर्षों के लिए दिखाई गई नियोजित पूंजी का योग क्रमशः रु. 11204.39 लाख, रु.10423.49 लाख और रु. 10868.27 लाख होता है। अतएव, बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह गतिविधि वार विवरणियां प्रस्तुत करे जिनमें कुल योग मुख्य विवरणी में प्रदत्त नियोजित पूंजी से मेल खाएं।</p>	<p>नियोजित पूंजी प्रत्येक गतिविधि को आबंटित कर दी गई है। हम प्रस्तावित नियोजित पूंजी का ब्लौरा औचित्य एवं संभाव्यता के साथ संलग्न कर रहे हैं।</p>
(vii)	<p>बीपीसीएल ने समस्त नियोजित पूंजी पर 16% की दर से आरओसीई पर विचार किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार टर्मिनल प्रचालक व्यापारिक परिसंपत्तियों पर 16% वार्षिक, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 7.40% वार्षिक एवं सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर शून्य % प्रतिलाभ पाने का हकदार है। बीपीसीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि समस्त नियोजित पूंजी व्यापारिक परिसंपत्तियों के अन्तर्गत आती है। यदि उसमें व्यापारिक परिसंपत्तियों से इतर भी कुछ है तो बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह इसमें वर्णित मार्गदर्शियों का दृढ़ता से अनुपालन करते हुए नई लागत विवरणियां तैयार करे।</p>	<p>हम पुष्टि करते हैं कि ये सभी प्रस्तावित पूंजी निवेश वर्तमान व्यापारिक परिसंपत्तियों के केवल विकास अथवा प्रतिस्थापन के लिए ही हैं।</p>
(viii)	<p>फार्म 4बी के अनुसार 2010-11 में रु.2891लाख के कुल निवेशवाले छ: प्रोजैक्ट आरंभ किए जाने हैं और वर्ष 2011-12 में कुल रु.740 लाख निवेश के और तीन प्रोजैक्ट आरंभ किए जाने हैं। कृपया बताएं कि क्या आवश्यक निवेश के बारे में</p>	<p>हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि ये सुविधाएं 2010-11 और 2011-12 में, जैसाकि प्रोजैक्ट किया गया है, प्रचालन में आ जाएंगी। चूंकि नियोजित पूंजी का अधिकांश भाग वर्तमान सुविधाओं / उपकरणों को बदलने पर ही लगाया गया है, क्षमता में शायद ही</p>

	<p>निर्णय पहले ही लिए जा चुके हैं और क्या इन सभी प्रोजैक्टों में काम प्रगति पर है। कृपया इस बात की पुष्टि करे कि ये सुविधाएं जैसाकि प्रोजैक्ट किया गया है, 2010-11 और 2011-12 में प्रचालित हो जाएंगी। सकल प्रखंड (ग्रॉस ब्लाक) में प्रस्तावित अभिवृद्धि से यूनिट प्रचालन लागत में कोई गिरावट तथा प्रचालनीय दक्षता में कोई सुधार हुआ हो तो वह भी बताया जाए।</p>	<p>कोई अभिवृद्धि हो। एलपीजी सुविधा जोड़ देने से क्षमता नहीं बढ़ेगी क्योंकि एलपीजी पोत, अन्य पोतों के बदले जैटी में स्थान लेंगे।</p>
(ix)	<p>संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.6 में व्यवस्था की गई है कि सरकार वित्तीय संस्थानों द्वारा जिस प्रोजैक्ट /संभाव्यता रिपोर्ट पर भरोसा किया गया, क्षमता के सृजन के लिए किए गए / प्रस्तावित ताजा निवेशों की तर्क संगतता के निर्धारण / आकलन के लिए भी उसी पर भरोसा किया जाएगा। कृपया इन प्रोजैक्टों / संभाव्यता रिपोर्टों की प्रतियाँ प्रस्तुत करें।</p>	<p>निवेश का निर्णय ले लिया गया है। किन्तु इन खर्चों को अगले तीन वर्षों में थोड़ा-थोड़ा प्रस्तावित किया गया है। संभाव्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत कर दी गई है।</p>
7.	विविध	
(i)	<p>फार्म 7 में, बीपीसीएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानों की तुलना में वास्तविकों से संबंधित और प्रस्तुत किए हैं। उनमें सन्निहित औरों, यथा प्रहसित यातायात, कारों प्रहस्तन आय, प्रचालन एवं अन्य उपरिव्यय व्यय, मूल्योंस, नियोजित पूँजी इत्यादि का सत्यापन करने हेतु बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह लीकिंड कारों जैटी से संबंधित, आनुभंगिक वर्षों के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा और निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत करें।</p>	<p>भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमि. सार्वजनिक क्षेत्र की उपक्रम कंपनी स्थानवार वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट तैयार नहीं करता। हमारी आंतरिक एसएपी प्रणाली उत्पादित रिपोर्टों के आधार पर, जिन्हें चार्टर्ड एकाउन्टेन्टों द्वारा संकलित और प्रमाणित किया गया है, हमने लागत निष्पादनता विवरणियाँ तैयार की हैं। वह कथित प्रमाण पत्र प्रस्तुत है।</p>
(ii)	<p>फार्म 7 के अनुसार 2007-08 का यातायात, 2006-07 और 2008-09 का प्रचालन अधिशेष, वर्ष 2008-09 के प्रचालन आय और प्रचालन लागत तथा 2006-07 एवं 2008-09 के शुद्ध अधिशेष में 20% से अधिक वृद्धि हो गई है। इस विचलन / भिन्नता का कारण ज्ञात जाए।</p>	<p>2006-07 में प्रचालन अधिशेष 260% बढ़ गया। इसके लिए मुख्यतया निम्नलिखित अवयवों का योगदान रहा:-</p> <ul style="list-style-type: none"> इस वर्ष अपेक्षित वेतन संशोधन नहीं हुआ। कच्चे तेल के लदान (क्रूड लोडिंग) आरम्भ हो जाने के कारण माल ढुलाई और आय निष्पादनता अनुमानित से बेहतर हुई। विभिन्न अडचनों के कारण अधिक खर्च नहीं किए जा सके। <p>क्रूड लोडिंग आर्म तथा पाइप लाइन का संस्थापना कार्य पूरे 2007-08 वर्ष चलता रहा। लोडिंग आर्म खड़ा करने और पाइप लाइन के फैब्रीकेशन के लिए लीकिंड बर्थ पर काम बंद करने पड़े थे। जैटी में फैब्रीकेशन कार्यों में विभिन्न पाबन्दियों और सुरक्षा सावधानियों के कारण प्रचालन में लाने के कार्य में</p>

		विलंब हो गया। जामनगर वाडीनार से एसकेओ को लाने की भावी योजना को ध्यान में रखते हुए एसकेओ की तटीय हलचल का अनुमान किया गया था। सब्सिडी के मुद्दे और मूल्य-निर्धारण मतभेदों के कारण इसे लागू नहीं किया जा सका। इसलिए प्रोजैक्टड की तुलना में एसकेओ हलचल बहुत कम थी। 2008-09 में प्रचालन अधिशेष (हानि) 56.87% घट गया। इसमें क्रूड लोडिंग आरम्भ हो जाने के कारण माल ढुलाई और आय निष्पादनता अनुमानित से बेहतर हो जाना मुख्य योगदानी अवयव रहा।
8.	<u>दरमान</u>	
(i)	अपने वर्तमान प्रशुल्क में आद्यांत 55% की वृद्धि पर विचार करते हुए बीपीसीएल ने अपना प्रस्ताव तैयार किया है। इस वृद्धि का औचित्य सिद्ध करते हुए उपयोगकर्त्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं / सुविधाओं और उपयोगकर्त्ताओं के प्रति बढ़ते जा रहे उत्पादकता सुधारों के लाभों की सूची बनाई जाए।	प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान की जा रही सेवाओं का स्तर सतत बनाए रखने के साथ-साथ सुरक्षा और पर्यावरणीय उपाय सुधारने के लिए भी है।
(ii)	बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह दरमान का मसौदा, इसके प्रभारों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं के साथ प्रस्तुत करे।	अभी प्रदान / प्रस्तुत किया जाना है।

6. जैसे कि वर्ष 2009-10 पहले ही पूरा हो चुका था, दिनांक 25 मई 2010 के पत्र के माध्यम से बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2009-10 के वास्तविकों के आधार पर, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकों के साथ लागत विवरणियों को अद्यतन करे और वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों की समीक्षा करे। यह भी अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2008-09 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति और वर्ष 2009-10 के लिए मसौदा वार्षिक लेखा प्रस्तुत करे।

7.1 इस प्रकरण में 2 जून 2010 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया जाना सुनिश्चित हुआ था। उस दिन जेएनपीटी का भी एक प्रस्ताव सुना जाना सुनिश्चित किया गया था। किन्तु, जेएनपीटी के अनुरोध पर 2 जून 2010 को सुनिश्चित की गई सुनवाईयाँ रद्द कर दी गईं। बाद में संयुक्त सुनवाई 15 जून 2010 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई। बीपीसीएल, जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्त्ताओं ने वहाँ / उसमें अपने-अपने पक्ष रखे।

7.2 संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी को सलाह दी गई कि वह बीपीसीएल के प्रस्ताव पर एक सप्ताह के भीतर अपनी राय / टिप्पणी दे। जेएनपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि वह लीकिवड जैटी की निर्धारित क्षमता पर जैटी में वर्तमान रूप से उपलब्ध सुविधाओं, बीपीसीएल द्वारा हाथ में लिए जाने के लिए प्रस्तावित मरम्मत के कारण सीमित क्षमता, यातायात पूर्वानुमान और बीपीसीएल के तर्क के संदर्भ से अपनी विशिष्ट टिप्पणियाँ प्रस्तुत करे ताकि यातायात परिगणना में राजस्व भाग पर लागत की एक मद के रूप में विचार किया जा सके। दिनांक 17 जून 2010 के द्वारा पत्तन को ये ब्यौरे 22 जून 2010 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई।

7.3 17 जून 2010 के पत्र के द्वारा मुंबई और न्हावा शेवा शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (मानसा) को, बीपीसीएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने की सलाह दी गई। मानसा ने दिनांक 21 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की। मानसा की टिप्पणियों की एक प्रति बीपीसीएल को उसकी अभ्युक्ति के लिए भेजी गई थी और बीपीसीएल ने दिनांक 23 जून 2010 के पत्र द्वारा उसका उत्तर दिया था।

7.4 दिनांक 17 जून 2010 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को एक बार पुनः सलाह दी गई कि वह वर्ष 2008-09 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति और वर्ष 2009-10 के मसौदा वार्षिक लेखा के साथ अद्यतन लागत विवरणियाँ 30 जून 2010 तक प्रस्तुत कर दे। बीपीसीएल से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह अगले तीन वर्षों में हाथ में लिए जाने वाले विभिन्न पूँजीगत व्यय प्रोजैक्टों के ब्यौरे उनकी प्रगति के साथ और अलग-अलग कार्यों की वर्तमान स्थिति बताए। दिनांक 13 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा बीपीसीएल ने संशोधित प्रस्ताव पेश किया जिसमें वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान हाथ में, लिए जाने वाले पूँजीगत व्यय के ब्यौरे सन्निहित थे। इसने चार्टर्ड एकाउन्टेंटों की एक फर्म द्वारा प्रमाणित, 31 मार्च 2010 को आय एवं व्यय और अचल परिसंपत्तियों की विवरणी भी प्रस्तुत की।

7.5 बीपीसीएल के 21 जनवरी 2010 के मूल प्रस्ताव और 13 जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्तावों के बीच तुलना नीचे संक्षेप में दी गई है:-

क्र.	विवरण	जैसा बीपीसीएल द्वारा जनवरी 2010 में दाखिल मूल प्रस्ताव में दिया गया			जैसा बीपीसीएल द्वारा जुलाई 2010 में दाखिल अपने संशोधित प्रस्ताव में दिया गया।		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.टन) में	5363500	5460500	5555500	5485000	5600000	6000000
2.	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रचालन आय (लाख रु.)	2941.12	3077.71	3159.91	2917.34	3009.04	3295.87
3.	शुद्ध हानि (लाख रु. में)	-1702.83	-1724.60	-1616.18	-1637.07	-1626.66	-1347.71
6.	शुद्ध हानि (-) प्रचालन आय का % के रुप में	-57.90%	-56.04%	-51.15%	-56.12%	-54.06%	-40.89%
7.	औसत शुद्ध अधिशेष / घाटा प्रचालन आय की प्रतिशतता के रुप में	-55.03%			-50.36%		

8.1 जेएनपीटी ने दिनांक 1 जुलाई 2010 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्ताव पर अपनी राय व्यक्त की। यद्यपि अभ्युक्ति (प्रतिक्रिया) के लिए इसकी एक प्रति बीपीसीएल को भेजी गई थी, बीपीसीएल ने इसका कोई उत्तर नहीं दिया है। बीपीसीएल के प्रस्ताव पर जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त टिप्पणी निम्नानुसार है:-

(1) प्रोजैक्शनों के लिए विचार की गयी यातायात माल ढुलाई :

प्रोजैक्टेड वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए विचार किया गया यातायात निम्नानुसार है:

वर्ष	यातायात (मिलि.मी.ट. में)
2010-11.1	5363500
2011-12.1	5460500
2012-13.1	5555500

वर्ष 2009-10 के दौरान 649000 मिलि.मी.ट. की माल ढुलाई प्राप्त की गई है जो 118% प्रतिशत क्षमता उपयोगिता का द्योतक है।

(2) बीपीसीएल की निर्धारित क्षमता:

बीपीसीएल के प्रस्ताव में किए गए प्रोजैक्शनों से दिखाई देता है कि 2010-11 से 2012-13 तक की पूरी अवधि में निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन ली गई है। बोली (नीलामी)

दस्तावेजों और निषादित एग्रीमेंट के अनुसार बीपीसीएल जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन है। आज दिन तक निर्धारित क्षमता में कोई परिवर्तन अभिकल्पित नहीं है।

(3) प्रचलित दरों में वृद्धि:

बीपीसीएल ने सेवाओं में वर्तमान दरों में 55.02% की वृद्धि की मांग की है। तथापि, पाइप लाइन प्रभार, कंप्रैशर प्रभार, हाई एंड सॉफ्ट पिगिंग, बेपोराइजर प्रभार तथा बंकरिंग सेवाओं जैसी अन्य सेवाओं के संबंध में सामग्री के केवल लागत मूल्य के साथ नाम मात्र के प्रभार ही वसूल किए जा रहे हैं।

(4) ऑडिट किए लेखा:

बीपीसीएल से प्राप्त सूचना के अनुसार, जेएनपीटी रिथत लीकिंड कार्गो जैटी के लिए कोई स्थानवार वार्षिक लेखा तैयार नहीं किए जाते हैं। सभी जैटी से संबंधित राजरव एवं पूंजीगत लेन-देन एक अलग लागत केन्द्र में लेखाकरण प्रणाली में रिकार्ड किए जाते हैं। लागत केन्द्र से संबंधित मदों को निकाल लिया गया है और उनसे निर्मित विवरणियों को व्यावसायी चार्टर्ड एकाउन्टेंटों द्वारा प्रमाणित करवाया गया है। लागत विवरणियाँ आंतरिक सैप प्रणाली जनित रिपोर्टों पर आधारित हैं।

(5) प्रत्यक्ष प्रचालन लागत:

2011-12 और 2012-13 के लिए प्रोजैक्शनों के संबंध में निम्नलिखित प्रेक्षाएँ की गई हैं:

- (क) प्रत्यक्ष श्रम एवं प्रचालन लागत 7.44% बढ़ाई गई है।
- (ख) उपकरण प्रचालन लागत 8% बढ़ाई गई है।
- (ग) अन्य खर्च वर्ष 2011-12 में 7.70% और 2012-13 में 7.75% बढ़ाए गए हैं।
इन खर्चों (राशियों) में सीआईएसएफ सुरक्षा, अग्निशमन व्यय, सुरक्षा व्यय, सुरक्षात्मक (बचाव) वस्त्र (व्यय) शामिल हैं और ये मुख्य रूप से जैटी की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित हैं।
- (घ) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय 8% बढ़ाए गए हैं।
- (ङ.) प्रत्येक प्रोजैक्टेड वर्ष के लिए बीमा लागत, बीमा की जाने वाली परिसंपत्ति के आधार पर भिन्न-भिन्न रखी गई है।
- (च) रायल्टी / राजस्व भाग को प्रत्यक्ष प्रचालन लागत के भाग के रूप में दिखाया गया है।
प्रोजैक्शनों के लिए ली गई प्रचालन लागत में वृद्धि प्राधिकरण के मार्गदर्शी सं. 2.9.2 के अनुसार नहीं है।

(6) प्रचालन लागत के रूप में प्रदर्शित रायल्टी

बीपीसीएल रो प्राप्त रायल्टी, जेएनपीटी के ऑडिट किए गए लेखा के अनुसार, नीचे वर्णित हैं:

(रु. करोड़ों में)

	2007-08	2008-09	2009-10
जैसी कि बीपीसीएल के प्रस्ताव में प्रदर्शित जेएनपीटी को भुगतान की गई रायल्टी	6.29	12.64	14.25
लेखा के अनुसार प्राप्त रायल्टी	6.29	9.22	10.98

(7) पूंजीगत लागतः

बीपीसीएल के प्रस्ताव के फार्म-4 (बी) से निम्नलिखित प्रेक्षाएँ ली गई हैं:-

(रु. लाखों में)

	2010-11	2011-12	2012-13
फायर वाटर पंप बदलना	525	--	--
एलपीजी लोडिंग आर्म	400	--	--
अग्नि संरक्षा सुविधा वृद्धि	1000	--	--
तेल छलकाव प्रतिसाद सुविधा	500	--	--
एलपीजी पाइपलाइन संस्थापना लागत 216		--	--
एलपीजी प्रोजैक्ट प्रबंधन व्यय	150	--	--
फेंडर, क्यूआरएमएच, हाई मास्ट			
टावर और यार्ड लाइट ल्द	--	240	--
लोडिंग आर्म्स कंट्रोल पैनल	--	100	--
जैटी संरचना का सुदृढ़ीकरण	--	400	--
कुल 2891	740	शून्य	

ये ऑकड़े, फार्म-4 ए में प्रदत्त पूंजीगत व्यय के ब्यौरे से मेल नहीं खाते हैं ।

(8) आय (संबंधी) प्रोजैक्शनः

आय (संबंधी) प्रोजैक्शन जैसे बीपीसीएल के प्रस्ताव के फार्म-2 बी में प्रदर्शित हैं, नीचे दिए गए हैं:

	2010-11	2011-12	2012-13
यातायात (मीट्रिक टन में)	5363500	5460500	5555500
पोतघाट शुल्क और प्रहस्तन प्रभार (लाख रु पये में)	2941.12	3077.71	3159.91

(9) अर्थ दंडः

बीपीसीएल ने जैसाकि नीचे वर्णन किया गया है, प्रेषिति पर तीन प्रकार के अर्थ दंड लगाने की मांग की है:

- (क) निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड (जुर्माना) - पोतों का निम्न प्रवाह दर कारोबार को प्रभावित करता है, क्योंकि इससे मात्रा घट जाती है ।
- (ख) पोत के निरर्थक खड़े रहने संबंधी प्रभार - माल दुलाई प्रचालनों में रु कावट आती है ।
- (ग) जैटी में रिसावों के लिए अर्थ दंड

यह बताया गया है कि ये अर्थदंड, आय बढ़ाने वाले उपायों की बजाय निवारक उपायों के रुप में लगाए जाने हैं । इसलिए, इन शीर्षों के अंतर्गत आय का अनुमान नहीं लगाया गया है ।

(10) वे लीव चार्जेज़

जेएनपीटी को भुगतान किए गए "वे लीव प्रभार" "प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय" के अंतर्गत दिखाये गए हैं । प्रस्ताव से यह पता चलता है कि इस मद में व्यय, 4% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ रु. 27 लाख प्रति वर्ष दर्शाया गया है । वे लीव चार्जेज़ से संबंधित ब्यौरे, जेएनपीटी की लेखा बहियों के अनुसार नीचे वर्णित हैं:

	(रु. लाखों में)		
	2007-08	2008-09	2009-10
बिल की राशि	22.53	23.66	24.84
प्राप्त राशि	3.26	4.90	--

दिनांक 31.03.2010 को वे लीव किराये की मद में संचयी बकाया शेष रु. 486.64 लाख हैं।

(11) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागतः

टर्मिनल की मरम्मत, लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, बीपीसीएल को ही करवानी है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत, 2010-11 से 2012-13 तक के प्रोजैक्ट वर्षों में उपकरण प्रचालन लागत के अंतर्गत दिखाई गई है। तीन वर्षों की अनुमानित लागत क्रमशः रु. 273.66 लाख, रु. 295.55 लाख और रु. 319.20 लाख है।

(12) बीपीसीएल लीकिंग जैटी की निर्धारित क्षमता पर जेएनपीटी की विशिष्ट टिप्पणी
 बोली (नीलामी) दस्तावेज एवं बीपीसीएल के साथ निष्पादित एग्रीमेंट के अनुसार बीपीसीएल लीकिंग जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन बतायी गई है। निर्धारित क्षमता में आज दिन तक कोई परिवर्तन शामिल नहीं है। इसी जैटी में वर्ष 2008-09 में 5.70 मिलियन मी. टन और वर्ष 2009-10 में 6.49 मिलियन मी.टन की माल ढुलाई अर्जित की गई थी जो लीकिंग जैटी के लिए निर्धारित क्षमता से बहुत अधिक था। बीपीसीएल से इस अधिक क्षमता के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था। बीपीसीएल ने अपने स्पष्टीकरण में कहा है कि पिछले दो वर्षों के दौरान बीपीसीएल द्वारा जो उत्पाद - मिश्रण प्रहरित किया गया था, उसमें, वर्ष 2009-10 में, एचएसडी, नापथा, फर्नेस ऑयल काफी बड़े अनुपात में था जिसके कारण प्रहरित उत्पादों की प्रगाह-दर बढ़ गई। इसलिए, कम समय में बड़ी मात्रा का लदान किया जा सका। बीपीसीएल कार्गो के लिए उत्तराई दरों को प्रभावित नहीं करता है। यह शिप पंपिंग दरों, पाइप लाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर है। बीपीसीएल ने आगे स्पष्ट किया कि इस बात की कोई गारंटी नहीं है कि प्रोजैक्ट वर्षों में वही उत्पाद मिश्रण जारी रहेगा। पिछले तीन वर्षों की अवधि के दौरान, बर्थ पहले ही से 97% से 103% पर प्रचालित की जा रही है। इसलिए ऐसा लगता है कि प्रोजैक्ट वर्षों के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रदर्शित निर्धारित क्षमता न्याय संगत है।

(13) बीपीसीएल द्वारा हाथ में लिए जाने के लिए प्रस्तावित सीमित क्षमता मरम्मत बीपीसीएल से प्राप्त स्पष्टीकरणों के अनुसार :

(क) **अग्निशमन सुविधाओं के अनुसार-** इसमें उच्चतर क्षमता के 5 पंपों के साथ तीन फायर वाटर पंप्स का प्रतिस्थापन, फायर वाटर हाइड्रैंट पाइप लाइन का प्रतिस्थापन, टावर मानीटर्स एवं हाइड्रैंट प्याइंट सम्मिलित हैं। ये सभी अग्निशामक सुविधाएँ, जयपुर आईओसी अग्निकांड की पृष्ठ भूमि में पैट्रोलियम मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार हाथ में ली जा रही हैं। चूंकि जैटी को अग्निशामक प्रणाली के बिना प्रचालित नहीं की जा सकती, कम से कम एक माह के लिए काम बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी।

(ख) **ढांचागत मरम्मत :-** जैटी में आरसीसी संरचनाएं 12 वर्ष से भी अधिक पुरानी हैं और कुछ समय से क्षतिग्रस्त हैं जिनके भीतर से स्टील / इस्पात का जाल / सरिए आदि, ऊपरी परत छीजने के कारण उजागर हो गए हैं। इसके कारण बीपीसीएल को प्रोजैक्टेड वर्षों में जैटी में बड़ी-बड़ी मरम्मते करवाने, रक्षा-दीवारों के प्रतिस्थापन इत्यादि की आवश्यकता पड़ेगी। इसके लिए लीविंड कार्गो जैटी को कम से कम दो माह के लिए आंशिक रूप से बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी।

ऊपर (क) एवं (ख) में वर्णित तथ्यों के कारण प्रोजैक्टेड वर्षों में माल दुलाई 5.3 मिलियन मीट्रिक टन, 5.4 मिलियन मीट्रिक टन एवं 5.5 मिलियन मीट्रिक टन अनुमानित की गई है।

(14) रायल्टी को लागत की एक मद मानने के लिए बीपीसीएल का प्रस्ताव :

प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार, रायल्टी / राजस्व भाग प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस तरह लेखा में लिया जाएगा कि प्रचालक को रायल्टी / राजस्व भाग की मद में, अगले निम्नतम बोली दाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम के अधीन, घाटे से बचाया जा सके। इसके अलावा बीओटी एग्रीमेंट जुलाई 2003 से पहले होना चाहिए और एग्रीमेंट में (इसके लिए) प्रावधान होना चाहिए। बीपीसीएल के साथ एग्रीमेंट 17 अगस्त 1999 को निष्पादित किया गया है और इसमें रायल्टी के भुगतान के लिए प्रावधान है। बीपीसीएल को लीविंड कार्गो टर्मिनल नामांकन आधार पर प्रदान किया गया था। इस मामले में, उच्चतम बोलीदाता और अगला निम्नतम बोलीदाता दोनों ही बराबर के पायदान पर थे। बीपीसीएल एग्रीमेंट, रायल्टी को पास-थू के रूप में अनुमत किए जाने पर मौन है। इस प्रकार, रायल्टी को प्राधिकरण मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार ही विनियमित किया जा सकेगा।

8.2 जेएनपीटी के दिनांक 1 जुलाई 2010 के पत्र की एक प्रति 6 जुलाई 2010 को टिप्पणी के लिए बीपीसीएल को भेजी गयी थी। किन्तु बीपीसीएल ने उस पर कोई टिप्पणी नहीं दी है।

9. इस प्रकरण में परामर्श के संबंध में कार्यवाही-विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय निर्भर किए गए प्रोजैक्शनों के संदर्भ से प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा को अनिवार्य बनाती है। 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों से संबंधित अवधि के संदर्भ में स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है :-

(क) 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के दौरान कुल अनुमानित 14.28 मिलियन मीट्रिक टन यातायात की तुलना में वास्तविक कुल यातायात 15.27 मिलि. मीट्रिक टन उभर कर सामने आया। जब अनुमानों से तुलना की गई तो बीपीसीएल ने वास्तव में 6.93% अतिरिक्त यातायात प्रहसित किया है।

(ख) कुल अनुमानित प्रचालन आय रु . 76.69 करोड़ की तुलना में कुल वास्तविक प्रचालन आय रु . 87.78 करोड़ आर्थी, अनुमानित से वास्तविक 12.63% अधिक रही।

(ग) मूल्य हास समेत कुल प्रचालन व्यय, कुल अनुमानित प्रचालन व्यय रु . 30.45 करोड़ की तुलना में रु .34.41 करोड़ था, अनुमानित से 13.00% अधिक।

(घ) कुल अनुमानित प्रचालन अधिशेष रु .46.23 करोड़ की तुलना में कुल वास्तविक प्रचालन अधिशेष रु .53.36 करोड़ है, जो अनुमानित से 15.42% अधिक है।

(ङ) रु .297.57 करोड़ की कुल अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलना में वास्तविक सकल नियोजित पूंजी रु .289.65 करोड़ रही है।

(च) 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि में अनुमानित रु प से 1.41 करोड़ के शुद्ध घाटे की तुलना में इस अवधि में रु . 14.34 करोड़ के शुद्ध अधिशेष में बदल गया।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए विश्लेषण दर्शाने वाली विवरणी संलग्नक-1 के रुप में संलग्न है। 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानित एवं वास्तविक के बीच निष्पादनता भिन्नता (अंतर) 20% से अधिक नहीं है। इस प्रकार, अगले प्रशुल्क साइकिल में पिछली अवधि के लिए किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

(ii) (क) बीपीसीएल द्वारा 2007-08, 2008-09 और 2009-10 तक वास्तव में प्रहसित माल ढुलाई क्रमशः 3.07 मिलि.मी.ट. (एमएमटी), 5.70 मिलि.मी.ट. (एमएमटी), 6.49 मिलि.मी.ट. (एमएमटी) प्राप्त हुई। बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक क्रमशः 5.48 मिलि.मी.ट., 5.60 मिलि.मी.ट. और 6.00 मिलि.मी.ट. माल ढुलाई अनुमानित की है, 2009-10 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के यातायात प्रोजैक्शन क्रमशः 15.56%, 13.71% और 7.55% कम हैं। अगले तीन वर्षों में यातायात प्रोजैक्शनों में कमी आने के बारे में जब स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया तो बीपीसीएल ने निम्नानुसार उत्तर दिया :-

- एचपीसी और आरसीएफ के बीच एग्रीमेंट समाप्त हो जाने के कारण नापथा की तटीय हलचल (नापथा कोस्टल मूवमेंट) कम करके आंकना पड़ा था।
- अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्यों में बढ़ोत्तरी के कारण नापथा की तटीय हलचल अत्यधिक कम हो गई है।
- गुजरात में अधिक रिफायनरियां प्रचालन में आ जाने के कारण देशीय बेस-ऑयल की उपलब्धता बढ़ गई है। देशीय बेस-आयल बड़ी-बड़ी लॉरियों के जरिए भूतल पर भेजा जा रहा है। इसलिए, बेस-ऑयल का आयात अत्यधिक मात्रा में घट गया है।
- गुजरात में परिशोधन / प्रसंस्करण सुविधाएं प्रचुरता से उपलब्ध होने के कारण खाद्य तेलों का आयात कांडला में अधिक प्रहसित किए जाने की संभावना है।
- भारत में परिशोधन क्षमता बढ़ने के कारण एचएसडी, मोटर सिपरिट इत्यादि पैट्रोलियम उत्पाद आजकल शायद ही आयात किए जाते हो।

- 1998 से 2002 के बीच निर्मित जैटी जीर्ण-शीर्ण हो रही है और बार-बार टूट-फूट रही है और 2010-11 में मुख्य सुविधाओं के व्यापक ओवर हाल की योजना बनायी गई है जिनके लिए सुविधाओं को आंशिक / पूर्ण रूप से बंद करने की आवश्यकता होगी। चूंकि इन अभियांत्रिकी कार्यों से पोतों के बर्थ पर आने में रु कावट आएगी, माल ढुलाई कम हो जाएगी।
- इस समय जैटी का उसकी क्षमता के 97 से 100% तक उपयोग किया जा रहा है और इस तरह माल ढुलाई में और अधिक वृद्धि करने की कोई गुजांइश नहीं है।

(ख) 2009-10 में लगभग 8.53 लाख टन नापथा प्रहसित किया गया था। बीपीसीएल, 2010-11, से 2012-13 के बीच लगभग 4.50 लाख टन, 4.50 लाख टन और 5.00 लाख टन नापथा प्रहसित करने की उम्मीद करता है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक अनुमान है कि क्रमशः 7.00 लाख टन, 7.00 लाख टन और 7.50 लाख टन खाद्य तेल का प्रहस्तन हुआ था। वर्ष 2009-10 में 27.78 लाख टन कच्चे तेल के वास्तविक प्रहस्तन की तुलना में इसके बाद के तीन वर्षों में प्रतिवर्ष 27.50 लाख टन कच्चे तेल के प्रहस्तन का प्रोजैक्शन है जो 2009-10 की तुलना में धोड़ा सा कम है। बीपीसीएल, वर्ष 2009-10 में प्रहसित 3.40 लाख टन बेस-ऑयल की तुलना में वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक क्रमशः 3.00 लाख टन, 3.00 लाख टन और 3.50 लाख टन बेस-ऑयल प्रहसित करने की अपेक्षा करता है। बीपीसीएल ने बताया है कि वह वर्ष 2010-11 में एलपीजी लोडिंग आर्म प्रचालित करने तथा एलपीजी पाइपलाइन बिछाने पर रु. 7.66 करोड़ और वर्ष 2011-12 में लोडिंग आर्म कंट्रोल पैनल संस्थापित करने पर रु. 1/- करोड़ निवेश करेगा। बीपीसीएल का अनुमान है कि वह 2011-12 और 2012-13 में प्रतिवर्ष 1,00,000 टन एलपीजी का प्रहस्तन करेगा।

(ग) जयपुर में आईओसी डिपो में अन्नकांड की पृष्ठभूमि में, पैट्रोलियम मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार बीपीसीएल का प्रोजेक्टेड वर्षों में जैटी स्थित अग्निशामक सुविधा को प्रतिस्थापित (बदलने) का प्रस्ताव है। बीपीसीएल ने आने वाले दो वर्षों में बड़े-बड़े मरम्मत कार्य करवाने और सुरक्षा दीवार (फैन्डर्स) को बदलने का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल के अनुसार, अग्निशामक सुविधा के प्रतिस्थापन कार्य के लिए जैटी को कम से कम एक माह के लिए बंद करने की आवश्यकता होगी और संरचनात्मक मरम्मत कार्य जटी को कम से कम दो माह के लिए आंशिक रूप से बंद करवा देंगे।

(द) जैटी ने यह कहते हुए कि अग्निशामक सुविधाओं के प्रतिस्थापन के परिणामस्वरूप जैटी को कम से कम एक माह के लिए बंद करना पड़ेगा और संरचनात्मक मरम्मतों के कारण कम से कम दो माह के लिए, जैटी को आंशिक रूप से बंद करना पड़ेगा, अगले तीन वर्षों के लिए बीपीसीएल के माल ढुलाई अनुमान पर अपनी मोहर लगा दी है।

(इ) प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से, बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कार्गो वार यातायात प्रोजैक्शन निम्नानुसार है :-

मीटरिक टन में

क्रम सं.	ब्लौरे	2009-10 वास्तविक	2010-11	2011-12	2012-13
1.	नापथा	853745	450000	450000	500000
2.	बेस-ऑयल	340165	300000	300000	350000
3.	खाद्य तेल	862630	700000	700000	750000
4.	एचएसडी	514072	500000	500000	500000
5.	कच्चा तेल	2778956	2750000	2750000	2750000
6.	एलपीजी	-	-	100000	100000
7.	अन्य	1146432	785000	800000	1050000
	कुल योग	6496000	5485000	5600000	6000000

(च) बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के साथ निष्पादित रियायत करार के अनुसार, प्रचालन आरंभ होने के पांचवे वर्ष से न्यूनतम गारंटीड यातायात 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। चूंकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड, यातायात न्यूनतम गारंटीड यातायात से अधिक हो जाता है, और व्यापक जीर्णादधार के लिए जैटी को पूरी तरह या आंशिक रूप से बंद किया जाएगा और माल दुलाई में गिरावट के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कारणों पर, जैसा कि ऊपर उप-पैरा ii(क) में दिया गया है, विचार करते हुए इस विश्लेषण के प्रयोजन से बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रोजैक्शनों पर विश्वास किया गया है। तथापि, गलत अनुमानन के कारण बीपीसीएल को कोई अदेय (अनावश्यक) लाभ पाया जाता है- तो मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

(iii) (क) वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए लीकिंड कार्गो टर्मिनल से समेकित प्रचालन आय क्रमशः रु. 18.56 करोड़, रु. 38.29 करोड़ और रु. 36.92 करोड़ हुई। प्रचलित प्रशुल्क और अनुमानित प्रशुल्क के आधार पर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रोजैक्टेड प्रचालन आय क्रमशः रु. 29.17 करोड़, रु. 30.09 करोड़ और रु. 32.95 करोड़ है। बीपीसीएल ने 2009-10 की मालदुलाई की तुलना में 2010-11 की माल दुलाई में 15.56% की गिरावट प्रोजैक्ट की है। उस अवधि में, प्रचालन आय में 21% की गिरावट प्रोजैक्ट की गई है। जब इसका औचित्य बताने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया गया तो बीपीसीएल ने बताया कि हालांकि मात्रा में केवल 15.56% की गिरावट आई है आय में यह गिरावट 21% है क्योंकि वर्ष 2010-11 में प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो मिक्स भिन्न रहने की संभावना है।

(ख) बीपीसीएल ने एक नई प्रशुल्क मद यथा, वैसल आइडलिंग चार्ज (पोत व्यर्थ खड़ा रहने संबंधी प्रभार) प्रस्तावित किया है जिसके विवरण पर परवर्ती पैरा (xvii) (ख) में विचार किया गया है। इस आधार पर कि वैसल आइडलिंग चार्ज एक निवारक उपाय के रूप में लगाए जाने हैं, बीपीसीएल द्वारा इस शीर्ष के अंतर्गत कोई आय अनुमानित नहीं की गई है। किन्तु हमारे द्वारा यह मानते हुए रु. 600,000/- प्रति वर्ष की अनुमानित आय पर विचार किया गया है कि इस तरह की लेवी, एक अनुमानित आधार पर वर्ष में 20 (बीस) आवसरों पर तो लगायी जायेगी।

(ग) जैसा कि ऊपर उप-पैरा (iii) (क) में पहले ही बताया गया है, अगले दिन वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड आय पूरी तरह से यातायात प्रोजैक्शनों के अनुरूप नहीं है। बीपीसीएल ने बताया है कि जरूरी नहीं विभिन्न उत्पादों के मध्य दर-अंतर के चलते हुए भाक्त्रा की गिरावट भिन्नता और आय में गिरावट, जरूरी नहीं कि समानुपाती है। इस व्याख्या को मान्य करते हुए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत आय के प्रोजैक्शन इस विश्लेषण के प्रयोजन से भरोसा किया गया है। तथापि, यदि यह पाया गया कि गलत अनुमानन के कारण बीपीसीएल को अनावश्यक (अदेय) लाभ पहुँचा है तो प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में अपेक्षित समायोजन किया जाएगा।

(iv) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार जैटी की समेकित प्रचालन लागत 2007-08, 2008-09 और 2009-10 वर्षों के लिए क्रमशः रु. 8.22 करोड़, रु. 14.83 करोड़ और रु. 10.03 करोड़ परिणामित हुई। अगले तीन वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड प्रचालन लागत क्रमशः रु. 16.83 करोड़, रु. 17.20 करोड़ और रु. 18.68 करोड़ है। इसमें सम्मिलित मद्दें हैं प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, उपकरण प्रचालन लागत, जैएनपीटी को रायल्टी का भुगतान और इतर खर्चे। इसमें मूल्यहास और प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय शामिल नहीं हैं।

(ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रोजैक्टेड प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम व्यय क्रमशः रु. 2.05 करोड़, रु. 2.13 करोड़ और रु. 2.21 करोड़ है। इस व्यय में पर्यावरण प्रबंधन प्रभार, डीजल जैनरेटर सेट और फायर वाटर पंपों पर खर्चे तथा थड़-पार्टी पेमेन्ट्स भी शामिल हैं। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iv) बंकर एवं जल आपूर्ति के बीच 80:10:5:5 के अनुपात में आवंटित किया गया है।

(ग) जैसाकि बीपीसीएल से सुनिश्चित किया गया है, उपकरण प्रचालन लागत में (i) मरम्मत एवं अनुरक्षण (ii) अतिरिक्त पुर्जों की लागत (iii) ब्रेक डाउन संबंधी मरम्मत और (iv) सभी उपकरणों के निवारक अनुरक्षण के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा संबंधी व्यय सम्मिलित हैं। इन उपकरणों में मैरिन लोडिंग आर्स, उनके विभिन्न वात्य अग्निशामक पंप्स, जैटी पंप्स और एयर कंप्रेशर भी शामिल हैं। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यह खर्च क्रमशः रु. 1.38 करोड़, रु. 1.49 करोड़ और रु. 1.61 करोड़ प्रोजैक्ट किया गया है। इसे तीन गतिविधियों यथा, (i) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (ii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iii) बंकर एवं जल आपूर्ति के मध्य, 50:30:20 के अनुपात में आवंटित किया गया है।

(घ) अन्य खर्चों में अग्निशामक व्यय, सुरक्षा / संरक्षा व्यय, सर्वेक्षण एजेन्सी शुल्क, सीआईएसएफ व्यय एवं निवारक / बचाव वाले वस्त्रों इत्यादि पर व्यय सम्मिलित हैं। 2010-11 से 2012-13 तक के लिए यह व्यय क्रमशः रु. 1.43 करोड़, रु. 1.48 करोड़ और रु. 1.54 करोड़ प्रोजैक्ट किया गया है। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iv) बंकर एवं जलापूर्ति के मध्य 60:20:10:10 के अनुपात में आवंटित किया गया है।

(ङ.) बीमा पर तीन वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड व्यय क्रमशः रु. 11.89 लाख, रु. 12.36 लाख और रु. 12.36 लाख है। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii)

पोत घाट शुल्क प्रबंधन (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि और (iv) बंकर एवं जलापूर्ति के मध्य 60:20:10:10 के अनुपात में आबंटित किया गया है।

(च) प्रबंधन एवं प्रशासन तथा सामान्य उपरिव्यय खर्चों में कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कूरियर, डाक, मुद्रण एवं स्टेशनरी, निरीक्षण शुल्क विधिक एवं विविध व्यय, वाहन किराए पर लेना, बैंक गारंटी प्रभार शामिल हैं। यह व्यय पूरी तरह पोत घाट गतिविधि को आबंटित किया गया है।

(छ) जैसाकि पहले बताया गया है, बीपीसीएल ने लागत विवरणी में प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, उपकरण प्रचालन लागत, इतर व्यय एवं बीमा को (i) कार्गो प्रहस्तन (ii) पोत घाट प्रबंधन (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि और (iv) बंकर एवं जलापूर्ति, इन चार गतिविधियों के बीच भिन्न प्रतिशतों में आबंटित किया है। बीपीसीएल इसके द्वारा अनुसरण किए जा रहे आबंटन के आधार पर किसी प्रभावशाली व्याख्या / स्पष्टीकरण के साथ आगे नहीं आया है। सामान्य लागतें विभिन्न गतिविधियों को आबंटित कर दिया जाना, उस गतिविधि के वित्तीय परिणाम निर्धारित करने में प्रमुख भूमिका निबाहता है। विभिन्न गतिविधियों के अंतर्गत व्यय के आबंटन का आधार अब प्रस्तावित, पिछले आदेश के समय अपनाए गए आधार से भिन्न है। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित कुल प्रचालन व्यय (मूल्य हास को छोड़कर) ऊपर वर्णित चार गतिविधियों के अंतर्गत 73:8:16:4 के अनुपात में आबंटित किया गया है जो अगस्त 2007 में आदेश के निर्मम के समय अपनाया गया आधार था।

(ज) प्रचालन लागत के गतिविधि वार व्यौरों की बात करें तो बीपीसीएल ने आगामी तीन वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत क्रमशः रु. 14.42 करोड़, रु. 14.73 करोड़ और रु. 15.96 करोड़ का व्यय प्रोजैक्ट किया है। इस व्यय में प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, जेएनपीटी की रायल्टी का भुगतान, बीमा और मूल्य हास छोड़कर इतर व्यय शामिल हैं।

(झ) (i) प्रचालन एवं श्रम, (ii) इतर (अन्य) व्यय (iii) प्रबंधन एवं प्रशासन तथा (iv) सामान्य उपरिव्यय के बारे में बीपीसीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड व्यय, सभी वरतुओं (जिन्सों) के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्यों के उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप है। अतएव, ये व्यय प्रोजैक्शन किसी फेर-बदल के बिना स्वीकार किए जाते हैं। वर्ष 2008-09 में बीमा पर रु. 17.17 लाख व्यय किया गया था। बीपीसीएल ने 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यह व्यय क्रमशः रु. 11.89 लाख, रु. 12.36 लाख और रु. 12.36 लाख प्रस्तावित किया है जिसे किसी फेरबदल बिना स्वीकार कर लिया गया है। बीपीसीएल द्वारा उपकरण प्रचालन लागत, 2009-10 के व्यय पर 8% वृद्धि करके प्रोजैक्ट की गई है। वर्ष 2009-10 में यह व्यय रु. 1.28 करोड़ था। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए यह व्यय क्रमशः रु. 1.38 करोड़, रु. 1.49 करोड़ और रु. 1.61 करोड़ पर प्रोजैक्ट किया गया है। जब व्यय को प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के माध्यम से, थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान चाल / गति के संदर्भ से सीमित करने की सलाह दी गई तो बीपीसीएल ने सूचित किया कि उसने लोडिंग आर्मी, कन्ट्रोल पैनल्स इत्यादि सुविधाओं पर प्रमुख अनुरक्षण कार्य की योजना बनाई है। इससे उपकरण प्रचालन लागत शीर्ष के अन्तर्गत प्रदर्शित मरम्मत एवं

अनुरक्षण की लागत बढ़ जाएगी। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत तथ्यों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण, इस संबंध में अगले तीन वर्षों के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रोजैक्टेड व्यय पर, किसी फेरबदल के बिना विश्वास करता है। इस संबंध में यह नोट किया जाए कि हमारे द्वारा विचारित अनुमानित मरम्मत लागत वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के अलग-अलग सकल खंडों की क्रमशः 1.95%, 1.89% और 2.04% परिणामित होती है, जो न्यायोचित / तार्किक जान पड़ती है।

(अ) प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर, बीपीसीएल द्वारा देय रायल्टी का वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमान क्रमशः रु. 11.84 करोड़, रु. 12.06 करोड़ और रु. 13.19 करोड़ लगाया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों के अनुसार 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल की गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क परिणामना में, निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रायल्टी / राजस्व भाग को अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम शर्त पर हिसाब-किताब में शामिल करना चाहिए ताकि इस मद को हिसाब-किताब में न लेने के कारण संभावित घाटे से बचा जा सके।

बीपीसीएल द्वारा लाइसेंस एग्रीमेंट अगस्त 1999 में निष्पादित किया गया था। लाइसेंस नामांकन आधार पर प्रदान किया गया था और पैट्रोलियम मंत्रालय के निदेशों के अनुसार कोई स्पर्धात्मक बोलियां आमंत्रित नहीं की गई थीं। चूंकि तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, बीपीसीएल ने 2007 में पिछले संशोधन के समय जेएनपीटी को देय समस्त रायल्टी का पासथू मांग लिया था। प्रशुल्क मार्गदर्शियों में वह स्थिति समाहित नहीं है जिसमें केवल एक ही तकनीकी रुप से अर्हता प्राप्त बोलीदाता होता हो और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं हो। अतएव, दिनांक 22 मार्च 2007 के पत्र के अंतर्गत सरकार से अनुरोध किया गया था कि वह ऐसे मामलों में राजस्व भाग / रायल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत मामने पर परामर्श प्रदान करे। मई 2007 में बीपीसीएल ने इस प्राधिकरण से, सरकार को संबोधित दिनांक 22 मार्च 2007 के पत्र की प्रति प्रदान करने का अनुरोध किया ताकि वह इस संबंध में शीघ्र स्पष्टीकरण के लिए मामला मंत्रालय के सामने ठीक तरह से रख सके। कथित पत्र की एक प्रति बीपीसीएल को प्रदान की गई। चूंकि सरकार ने इस संबंध में कोई निर्णय सूचित नहीं किया, बीपीसीएल द्वारा देय रायल्टी, पिछले संशोधन के समय पास-थू के रुप में अनुमत नहीं की गई। रायल्टी को किस रुप में व्यवहृत किया जाए, सरकार से इस विषय में अब तक किसी विशेष निदेश के अभाव में, बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी की देय रायल्टी को, वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण कवायद में भी पास-थू के रुप में नहीं लिया गया है। इस स्थिति के विपरीत, सरकार से यदि कोई निर्णय प्राप्त होता है तो सरकार के निर्णय को सही तरह से प्रतिबिम्बित करने के लिए, यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने को तैयार है।

(v) वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रदत्त मूल्य हास क्रमशः रु. 6.81 करोड़, रु. 6.77 करोड़ और रु. 6.87 करोड़ आंका जाता है। 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रदत्त मूल्य हास क्रमशः रु. 8.36 करोड़, रु. 8.44 करोड़ और रु. 8.74 करोड़ है। अगस्त 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह समझाया गया था / भरोसा दिलाया गया था कि लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुपालन करने में बीपीसीएल ने जेएनपीटी को रु. 5/- करोड़ का अपक्रंत भुगतान किया है और इस राशि को पूंजी बना दिया गया है और इसका 20

वर्ष की अवधि से, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों की श्रेणी को लागू दर पर मूल्य डास किया जा रहा है। चूंकि प्रशुल्क मार्गदर्शी यह व्यवस्था करते हैं कि अपफ्रंट भुगतान को रियायती अवधि में किस्तों में चुकता किया जाना है 2007 में लागत विश्लेषण करते समय रु. 16.68 लाख प्रतिवर्ष पर किस्ती करण व्यय (एमोर्टाइजेशन एक्सपैडिचर) के रुप में विचार किया गया था और इस मद में आर्कस्टीकृत व्यय के रुप में रु. 8.33 लाख प्रतिवर्ष की वृद्धि की गई थी। बीपीसीएल ने दिनांक 6 मई 2010 के अपने पत्र में सूचित किया है कि इसने जेएनपीटी को कोई अपफ्रंट भुगतान नहीं किया है बल्कि जेएनपीटी को रु. 5 करोड़ की केवल बैंक गारंटी दी है, इसलिए इस भुगतान को किस्तों में नुकता करने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि कोई अपफ्रंट भुगतान नहीं किया गया है, बल्कि केवल एक बैंक गारंटी निष्पादित की गई है, “अमॉटोइजेशन” शीर्ष के अन्तर्गत वर्तमान लागत विश्लेषण में किसी व्यय पर विचार नहीं किया गया है। तथापि नियोजित पूँजी में की गई गलत वृद्धि और पिछले आदेश में अमार्टाइजेशन के अन्तर्गत अनुमत अतिरिक्त व्यय को वर्तमान प्रशुल्क वृत्त में उपयुक्तता से समायोजित कर लिया गया है।

(vi) बीपीसीएल ने बताया है कि इसने जैटी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए दोहरे कार्यकारी पूँजी परिकल्पित नहीं की है क्योंकि सभी व्यवहार किसी जमा-अवधि के बिना किया गया है।

(vii) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए शुद्ध खंड निर्माता नियोजित पूँजी क्रमशः रु. 103.64 करोड़, रु. 96.40 करोड़ और रु. 89.60 करोड़ ठहरती है। बीपीसीएल ने प्रत्येक गतिविधि, यथा, (i) कार्गे प्रहस्तन (ii) पोतधाट प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म (iii) पाइपलाइन कंप्रेशर, पिंगिंग, वैपोराइजर एवं नाइट्रोजन के लिए प्रावधान, (iv) बंकर एवं जलापूर्ति से संबंधित शुद्ध खंड की पहचान कर ली है और उसे प्रस्तुत कर दिया है। बीपीसीएल ने अपने शुद्ध खंड को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है जो अगले दो वर्षों में रु. 38.76 करोड़ हो जाता है (वर्ष 2010-11 में रु. 30.76 करोड़ और वर्ष 2011-12 में रु. 8 करोड़)। वर्ष 2010-11 में अपनी सूचना प्रोद्योगिकी के सुधार में रु. 3 लाख के छोटे से व्यय को छोड़कर प्रत्यावित पूँजी व्यय संयंत्र एवं मस्तीनी शीर्ष के अन्तर्गत है। इसने इस बात की भी पुष्टि की है कि निवेश संबंधी निर्णय पहले ही ले लिए गए हैं और खर्च (व्यय) चरणबद्ध रुप से किए जाएंगे और सुविधाएं 2010-11 और 2011-12 में प्रचालित की जाएंगी। अपने इस दावे के समर्थन में कि निवेश अगले दो वर्षों में किया जाएगा। बीपीसीएल ने, जेएनपीटी में एलपीजी आयात सुविधा रक्षापित करने और जेएनपीटी से उत्तराली जी बॉटिलिंग प्लाट तक पाइप लाइन बिछाने के बारे में इसकी फंक्शनल डायरेक्टर की समिति के स्तर पर लिए गए निर्णय की प्रति प्रस्तुत की है। बीपीसीएल ने फार्म 4 की में उन नौ प्रोजैक्टों का व्यौरा दिया है जिनमें अलग-अलग प्रोजैक्ट में निवेश एक करोड़ रुपये से अधिक है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 में कुल मिलाकर इन प्रोजैक्टों पर रु. 36.31 करोड़ खर्च किया जाना है। ये नौ प्रोजैक्ट और इन पर प्रोजैक्टेड निवेश निम्नानुसार है:- (i) फायर वाटर पंप प्रतिस्थापन (रु. 625 लाख), (ii) एलपीजी लोडिंग आर्म (रु. 400 लाख), (iii) अग्नि निवारक सुविधा बढ़ाया जाना (रु. 1000 लाख), (iv) फैंडर, क्यूएमआरएच, हाईमास्ट टावर और यार्ड लाइट (रु. 240 लाख), (v) तेल छलकाव उपचार सुविधा (रु. 500 लाख), (vi) एलपीजी पाइपलाइन संरचनापना लागत (रु. 216 लाख), (vii) एलपीजी प्रोजैक्ट प्रबंधन (रु. 150 लाख), (viii) लोडिंग आर्म कंट्रोल पैनल (रु. 100 लाख) और (ix) जैटी संरचनाओं को मजबूती प्रदान करना (सुदृढ़ीकरण) (रु. 400 लाख)। बीपीसीएल ने

बताया है कि इसमें से क्रम सं. (iv), (vii) और (ix) पर वर्णित प्रोजैक्ट 2011-12 में प्रचालन में लिए जाएंगे और शेष अन्य प्रोजैक्ट 2010-11 में प्रचालन रत किए जाएंगे। बीपीसीएल ने, पूंजीगत व्यय का औचित्य देते हुए अपने आंतरिक दस्तावेजों के सारांश भी प्रस्तुत किए हैं। इन दस्तावेजों पर भरोसा करते हुए वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए पूंजी में क्रमशः रु. 30.79 करोड़, रु. 8.00 करोड़ और रु. शून्य की अनुमानित वृद्धि पर विचार किया गया है। किन्तु, यदि पूंजीगत व्यय के अधिक अनुमानन के कारण बीपीसीएल को कोई अनपेक्षित / अदेय लाभ होता पाया गया तो प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय समायोजन किया जाएगा।

(ख) जेएनपीटी लीकिवड बल्क यूजर्स एसोसिएशन ने कहा है कि यद्यपि बीपीसीएल ने 5-5 किलोमीटर लंबी अनेक पाइप लाइनें बिछा रखी हैं, यह किसी जरूरत मंद को इन लाइनों का उपयोग नहीं करने देता है। बीपीसीएल ने यह कहते हुए इस आरोप का खंडन किया है कि यदि इनका उपयोग करने के लिए इच्छुक पक्ष विनिर्दिष्ट शर्तें पूरा करते हैं तो वह उन्हें इन पाइप लाइनों का उपयोग करने की अनुमति प्रदान करेगा। बीपीसीएल ने इस बात की भी पुष्टि की है कि इसकी लागत संरचना में इन पाइप लाइनों की लागत शामिल नहीं की गई है।

(ग) बीपीसीएल ने अपनी सभी परिसम्पत्तियों पर कारोबारी परिसंपत्तियों के रूप में विचार किया है और इसके पास ऐसी कोई परिसम्पत्ति नहीं है जिसे सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जाये।

(घ) हालांकि लागत विवरणी में 31 मार्च 2010 को नियोजित पूंजी, बीपीसीएल द्वारा रु. 89.60 करोड़ दिखाई गई है, इसके चार्टेड एकाउन्टेंट के प्रमाण पत्र के अनुसार उस तारीख को परिसंपत्तियों का कुल अर्जन केवल रु. 72.66 करोड़ ही है। नियोजित पूंजी में अंतर / भेद का यह मामला अगस्त 2007 में पिछले संशोधन के इस प्राधिकरण के ध्यान समय आया था। उस समय यह रिकार्ड में आ चुका था कि जैटी का निर्माण बीपीसीएल एवं आईओसीएल द्वारा संयुक्त रूप से, उसकी लागत समान रूप से परस्पर बांटकर किया गया था और चार्टेड एकाउन्टेंट द्वारा जारी किया गया प्रमाण पत्र परिसंपत्तियों का अर्जन मूल्य बीपीसीएल की बहियों में वर्णित बताता है क्योंकि अर्जन मूल्य का 50% आईओसी को अंतरित कर दिया गया है। तब एक संदेह उभरा कि क्या बीपीसीएल की लेखा बहियों में प्रदर्शित परिसंपत्तियों के मूल्य का केवल 50% पर ही आरओसीई निर्धारित करने के लिए विचार किया जाना चाहिए। बीपीसीएल ने उस अवसर पर सूचित किया कि रियायत करार में प्रतिपूर्ति के परिणाम से संबंधित धारा के अनुसार मूल्यहासित लागतों के संदर्भ से समाप्ति भुगतानों को स्वतंत्र चार्टेड एकाउन्टेंट द्वारा लागतों की विवरणी का संदर्भ चाहिए न कि लाइसेंसी की बहियाँ। इसके अलावा, आईओसी के साथ करार की अपेक्षा है कि मूल्यहास, अन्य लागतें और राजस्व बराबर-बराबर बांटे जाएं। जेएनपीटी ने भी अपना यही विचार व्यक्त किया कि आरओसीई की गणना के प्रयोजन से परिसंपत्ति के समर्त मूल्य पर विचार किया जा सकता है। इन व्याख्याओं के नजरिये से, आईओसीएल और बीपीसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सृजित परिसम्पत्तियों के कुल मूल्य पर, अगस्त 2007 में प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में विचार किया गया था। वर्तमान दर संशोधन प्रक्रिया में, इस विषय में, ऐसा ही व्यवहार किया गया है।

(d.) 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह देखा गया था कि जेएनपीटी द्वारा बीओटी करार में मैं डाली गई शर्तों के अनुसार, कन्टेनर्स ले जाने वाले अपेक्षाकृत बड़े पोतों की भी आवश्यकता पूरी करने के लिए बीपीसीएल द्वारा बहुत बड़ी लागत से जैटी का निर्माण किया गया है । अतएव तब बीपीसीएल को सलाह दी गई थी कि वह एक न्यायोचित राशि पर नियोजित पूंजी के रूप में विचार करे जो 5.5 मिलियन टन लीकिड कार्गो के प्रहस्तन के लिए आनुषंगिक (वाजिब) हो । उत्तर में बीपीसीएल ने कहा कि उसने जैटी का निर्माण जेएनपीटी द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुसार ही किया है और उसने प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए नियोजित पूंजी के केवल एक न्यायोचित भाग पर ही विचार किया है । प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.11 के अनुसार, निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में यदि निवेश रियायत करार (कन्सेशन एग्रीमेंट) के अंतर्गत दी गई अनिवार्यताओं के अनुसार ही किया गया है तो, यदि पूर्ण क्षमता में उपयोग (का लक्ष्य) अर्जित नहीं किया गया हो तो भी इस पर आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा । यद्यपि यह धारा प्रत्यक्षतः क्षमता उपयोगिता से संबंधित है, इसका कंसेशन एग्रीमेंट में अनुबंधित शर्तों को पूरा करने में निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा किए गए निवेश के प्रति भी दायित्व है और इसलिए इस प्राधिकरण ने दिनांक 7 अगस्त 2007 के अपने आदेश में, समस्त निवेश पर प्रतिलाभ (रिटर्न) को अनुमत किया । इस अवसर पर भी ऐसी ही शंका उठायी गई और बीपीसीएल द्वारा वैसा ही उत्तर दिया गया । पिछली बार लिए गए निर्णय का अनुपालन करते हुए, अब चलाई जा रही प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में, आरओसीई की गणना बीपीसीएल द्वारा किए गए पूरे निवेश पर की गई है ।

(viii) चूंकि संयुक्त सुनवाई में, मानसा ने अपने विचार व्यक्त किए थे कि क्षमता का पुनर्निधारण करने की आवश्यकता है, जेएनपीटी से विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि वह जैटी की निर्धारित क्षमता पर अपनी टिप्पणी (राय) व्यक्त करे । जेएनपीटी ने सूचित किया है बोली दस्तावेज और बीपीसीएल के साथ निष्पादित करार के अनुसार जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मी.टन है । जेएनपीटी ने बीपीसीएल से और आगे स्पष्टीकरण मांगा है कि उसने 2008-09 में 5.70 मिलि. मी.ट. और 2009-10 में 6.49 मिलि.मी.ट. की माल ढुलाई, जो जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलि.मी.ट. से कहीं अधिक है, कैसे प्राप्त की जा सकी । बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को दिया गया स्पष्टीकरण है कि 2001-2002 में निर्माण कार्य पूरा होने पर जैटी की अभिकल्पित माल ढुलाई इंजीनियर्स इंडिया लिमि. के अनुमानों के अनुसार जिन्होंने संभाव्यतः अध्ययन (फीजिबिलिटी स्टडी) किया था, 5.5 एम टी निर्धारित की गई थी । बीपीसीएल ने आगे बताया है कि पिछले दो वर्षों के दौरान प्रहस्तित उत्पाद मिश्रण में एचएसडी, नापथा और फर्नेस ऑयल का अनुपात अधिक होने के कारण प्रवाह दर बढ़ गया जिसके परिणामस्वरूप कम समय में विशाल मात्रा में लदान संभव हो सका । बीपीसीएल ने जेएनपीटी को यह भी बताया है कि वह कार्गो की प्रवाह दरों (डिस्चार्ज रेट्स) को प्रभावित नहीं करता है जो पोत की पंपिंग दरों, पाइप लाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर है । जेएनपीटी के अनुसार इस बात की कोई गारन्टी नहीं है कि प्रोजैक्टेड वर्षों में वही उत्पाद मिश्रण जारी रहेगा । चूंकि बर्थ पिछले 3 वर्षों से पहले ही 97% से 103% पर प्रचालन कर रहा है, जेएनपीटी का यह विचार है कि अगले तीन वर्षों के लिए, बीपीसीएल द्वारा सूचित, 5.5 मिलियन मीट्रिक टन की निर्धारित क्षमता तार्किक है । जैटी की अभिकल्पित क्षमता की पुष्टि करने वाली किसी वैज्ञानिक गणना के अभाव में यह प्राधिकरण जैटी की क्षमता 5.5 मिलियन टन स्वीकार करने पर विविश है, जैसाकि बीपीसीएल द्वारा बताया गया और जेएनपीटी द्वारा पुष्टि की गई है ।

(ix) चूंकि 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में क्षमता का उपयोग 60% से अधिक अनुमानित किया गया है, नियोजित पूँजी पर 16% का अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ अनुमत किया जाता है ।

(x) ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, सकल जैटी के लिए और उसकी विभिन्न गतिविधियों के लिए लागत विवरणियों में परिवर्तन किया गया है । परिवर्तित लागत विवरणियाँ संलग्नक II के रूप में और संलग्नक -II (क) से (घ) तक संलग्न हैं ।

(क) मुख्य गतिविधियों और सकल रूप में जैटी के संक्षिप्त परिणाम निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	विवरण	(प्रचालन आय) (लाख रु.में) (वर्तमान प्रशुल्क पर)	(शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-))				शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % के रूप में	औसत अधिशेष / घाटा%			
1		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13
	कार्गो प्रहरतन	2677.32	2763.99	3033.32	-35.96	-29.11	325.40	260.33	-1.34	-1.05	10.73
	पोतघाट प्रबंधन	154.10	157.33	168.57	-72.30	-61.00	-41.76	-175.06	-46.92	-38.77	-24.78
	पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि	30.59	31.24	33.47	-333.89	-321.83	-308.32	-964.04	-1091.33	-1030.30	-921.25
	बंकर एवं जलापूर्ति	55.32	56.48	60.52	7.94	9.59	14.09	31.62	14.35	16.98	23.27
	टर्मिनल सकल रु. से	2917.34	3009.04	3295.87	-434.22	-402.35	-10.60	-847.17	-14.88	-13.37	-0.23
											-9.53

(ख) बीपीसीएल की अपेक्षा है कि प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के जरिए विभिन्न गतिविधियों से निम्नानुसार अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होना चाहिए:

लाख रु. में

क्र.	गतिविधि	अतिरिक्त आय			कुल
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	कार्गो प्रहरतन	1348.17	1391.81	1527.43	4267.41
2.	पोतघाट प्रबंधन	139.92	142.85	153.06	435.83
3.	पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि	48.28	49.29	52.81	150.38
4.	बंकर एवं जलापूर्ति	6.68	6.82	7.31	20.81
	कुल योगः	1543.05	1590.77	1740.61	4874.43

यद्यपि, बीपीसीएल ने वर्तमान दरों में आद्यांत 50.36% की वृद्धि की मांग की है, उसमें पाइप लाइन, पिगिंग इत्यादि और बंकर एवं जलापूर्ति गतिविधियों के अन्तर्गत अतिरिक्त आय की गणना करते हुए कथित वृद्धि दर का सर्की से पालन नहीं किया है ।

(xi) टर्मिनल के लिए सकल रूप से घाटे की लागत रिथति के संदर्भ से, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित दरों में वृद्धि का औचित्य बताने की आवश्यकता है । ऊपर पैरा (x) (क) पर प्रकाशित संक्षिप्त परिणामों का विभिन्न गतिविधियों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए, ऊपर पैरा (x) (ख) में प्रकाशित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व रिथति के साथ जोड़ते हुए, विश्लेषण किया गया है ।

(xii) सकल जैटी के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के जरिए रु. 48.74 करोड़ के लक्ष्यित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन की तुलना में प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति कुल रु. 8.47 करोड़ का घाटा दर्शाती है। जैसा कि पैरा xvii (ख) में जो आगे आ रहा है, बताया गया है, 2010-11 से 2012-13 तक वर्षों में बैसल आइडलिंग चार्जेज (पोत बेकार खड़े रहने संबंधी प्रभाव) की प्रस्तावित लेवी के तहत रु. 18 लाख के अतिरिक्त राजस्व की अभिकल्पना की गई है। इस प्रकार, प्रशुल्क में वृद्धि द्वारा पूरा किया जाने वाला घाटा रु. 8.29 करोड़ परिणामित होता है।

(xiii) पोतघाट प्रबंधन गतिविधि रु. 1.75 करोड़ का कुल घाटा दिखाती है जो प्रचालन आय का 36.82% है। बीपीसीएल द्वारा मांगी गई 50.36% की कुल वृद्धि की तुलना में यह प्राधिकरण इस सेवा पर 36.82% की दर से वृद्धि अनुमोदित करता है ताकि शून्य राजस्व (हानि-लाभ रहित) स्थिति प्राप्त की जा सके।

(xiv) पाइप लाइन सेवाएं प्रदान करने की गतिविधि अगले 3 वर्षों में कम्प्रैशर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, तरल नाइट्रोजन और बेपोराइजिंग सेवाएँ कुल रु. 9.64 करोड़ का घाटा दर्शाती है जो प्रचालन आय का 1014.30% है। बीपीसीएल द्वारा इन गतिविधियों पर 50.36% वृद्धि मांगी गई है। लागत विश्लेषण में प्रतिबिम्बित घाटे की स्थिति के मद्दे नज़र, यह प्राधिकरण इन गतिविधियों में बीपीसीएल द्वारा मांगा गया दर संशोधन अनुमोदित करने को तैयार है। इस दर वृद्धि से अगले तीन वर्षों में रु. 0.48 करोड़ की अतिरिक्त आय उत्पन्न होगी।

(xv) बंकरिंग सेवाएं और पोतों को ताजे पानी की आपूर्ति नामक गतिविधि 2007-08 से 2009-10 तक के 3 वर्षों के दौरान रु. 0.31 करोड़ का अधिशेष दिखाती है। जो प्रचालन आय का 18.2% है। अधिशेष स्थिति को देखते हुए वास्तव में, मामला तो, गतिविधिवार हानि-लाभ रहित / शून्य राजस्व की स्थिति बनाए रखने के लिए इस गतिविधि की दरों को 18.20% कम करने का बनता है। किंतु चूंकि सकल अथवा अखंड रुप में जैटी रु. 8.29 करोड़ रुपये का घाटा दिखा रही है। यह प्राधिकरण इन गतिविधियों पर वर्तमान (प्रचलित) दरों को बनाए रखता है।

(xvi) कार्गो प्रहरतन गतिविधि 2.60 करोड़ रुपये का अधिशेष दिखाती है। बीपीसीएल ने पोतघाट शुल्क की दरों में आद्यांत 50.36% की वृद्धि मांगी है। यद्यपि इस प्राधिकरण की कथित (घोषित) स्थिति उन गतिविधियों के लिए प्रशुल्क में किसी वृद्धि को अनुमत करने की नहीं है जो अधिशेष दिखा रही हो, तथापि तथ्य यह है कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 इन तीन वर्षों में सकल अथवा अखंड रुप में टर्मिनल प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर रु. 8.29 करोड़ का घाटा दिखा रहा है। पोत घाट प्रबंधन में 36.82% की दर वृद्धि (रु. 1.75 करोड़ की अतिरिक्त आय), पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि में 50.36% की दर वृद्धि (रु. 0.48 करोड़ की अतिरिक्त आय), और बंकर एवं जलापूर्ति में प्रचलित दर की यथास्थिति (रु. 0.31 करोड़ की अतिरिक्त आय) स्वीकारने पर भी रु. 5.75 करोड़ का शुद्ध घाटा रह जाएगा। चूंकि जैटी में प्रदत्त सुविधाओं का लाभ उठाने वाले उपयोगकर्त्ताओं का समूह तो एक ही है, यह प्राधिकरण पोत घाट शुल्क की दरों में उतनी मात्रा / सीमा में वृद्धि करने को अनुमोदन प्रदान करता है कि रु. 5.75 करोड़ का शेष घाटा पूरा हो जाए। प्रचलित पोतघाट शुल्क दरों में आद्यांत 6.78% की वृद्धि इस घाटे की भरपाई कर देगी और इसलिए यह प्राधिकरण उसको अनुमोदन प्रदान करता है। यहाँ यह उल्लेख करना है कि अगस्त 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय दर वृद्धि निर्धारित करने में इस नज़रिये / कार्यविधि का अनुसरण किया गया था।

(xvii) (क) बीपीसीएल ने (i) वैसल आइडलिंग चार्जेज़ (पोत व्यर्थ में खड़े रहने संबंधी प्रभार (ii) पैनल्टी फॉर लो फ्लो रेट (निम्न प्रवाह दर के लिए जुर्माना / अर्थ दंड) और (iii) पैनल्टी फॉर लीकेजेस एट जैटी (जैटी में तेल रिसाव के लिए जुर्माना), ये तीन नई प्रशुल्क मद्दे आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है। इस पर आगामी उपपैराओं में चर्चा की गई है।

(ख) पोत व्यर्थ में खड़े रहने संबंधी प्रभार - बीपीसीएल के अनुसार अनेक बार पोतों का प्रचालन ऐसे विभिन्न कारणों से रोकना पड़ता है जिसके लिए टैंक फार्म टैंकर्स को जिम्मेदार ठहराया जाता है। पोत के जैटी पर बर्थ करने के बाद प्रचालन आरम्भ करने के लिए आरम्भ में 4 घंटे दिए जाते हैं और प्रचालन पूरा होने के बाद 4 घंटे दिए जाते हैं। अक्सर पोत, समुद्री यात्रा पर निकलने के लिए, अनुमेय समय के भीतर तैयार नहीं होते हैं जिसके कारण, बीपीसीएल को समय और राजस्व का नुकसान होता है। जैटी पर पोतों के बेकार खड़े रहने से कतार में खड़े अन्य पोतों की बारी में विलम्ब होता है और जैटी भी खाली (बेकार) रहती है। बीपीसीएल ने प्रेषितियों पर लगाने के लिए पोत व्यर्थ में खड़े रखने संबंधी प्रभार, निवारक उपाय के रूप में प्रस्तावित किया है। इसने प्रस्तावित दर की गणना कमाई के अवसरों की प्रति घंटा हानि के संदर्भ से की है। एक वर्ष में कुल 17520 बर्थ घंटे (365 दिन X 24 घंटे X 2 बर्थ), वर्ष 2008-09 में बीपीसीएल के पास कुल 12985 घंटों की बर्थ ऑक्यूपैसी (74.11%) थी और कुल 10220 घंटों का प्रचालन समय था। वर्ष 2008-09 में कुल राजस्व उत्पादन रु. 32.30 करोड़ रहा। प्रति घंटा रु. 31604/- राजस्व उत्पादन के आधार पर (रु. 32.08 करोड़ 10220 घंटों से विभाजित) बीपीसीएल ने पोत के अनावश्यक ठहरने के लिए रु. 30,000/- प्रति घंटा का जुर्माना अर्थदंड प्रस्तावित किया है। इस संबंध में मानसा द्वारा उठाई गई आपत्ति कुछ वस्तुओं / जिन्सों के लिए न्यूनतम प्रवाह दर अर्जित न करने और बीपीसीएल द्वारा प्रचलित जैटी पर बर्थ किए पोतों के व्यर्थ खड़े रहने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने हेतु जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट प्रावधानों के संदर्भ से है। जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट प्रावधान के अनुसार बर्थ किराया प्रभार के अलावा, प्रदत्त दरों पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार तब लगाया जाएगा जब कंटेनर / कार संवाहक पोतों से इतर कोई पोत प्रचालनों की समाप्ति के बाद 6 घंटे से भी ज्यादा बर्थ पर खड़ा रहेगा। इसके अलावा, जेएनपीटी के दरमान के अनुसार फर्नेस आइल, कार्बन ब्लैक, फीड स्टॉक, ब्राइट स्टाक इत्यादि लीविंग कार्गो ले जाने वाले पोतों के पास, 20 घंटे प्रतिदिन प्रभावी रूप से काम करने के लिए औरत प्रवाह दर बनाये रखने हेतु पर्याप्त तापक व्यवस्था होनी चाहिए यदि ऐसे पोतों की प्रवाह दर विनिर्दिष्ट दरों से नीचे गिरती है तो जेएनपीटी को यह अधिकार है कि वह दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करे। मानसा की नज़र में एक ही दोष / अपराध के लिए यह दोहरा दंड है कि यदि बीपीसीएल (ऊपर जेएनपीटी वसूले जा रहे दंडात्मक बर्थ किराए के साथ-साथ) अपनी जैटी में पोत के अधिक ठहरने के लिए प्रभार वसूलता है। इस बात को स्वीकार किया जाना है कि जब कोई पोत बर्थ पर जरूर रत से ज्यादा ठहरता है तो वह प्रचालन समाप्त होने के बाद भी न केवल बर्थ पर बना रहता है (काबिज रहता है) बल्कि बीपीसीएल की भूमि की ओर की सुविधाएँ बाधित हो जाती हैं, और बीपीसीएल का राजस्व कमाने का समय व्यर्थ हो जाता है। इस प्रकार, जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट दंडात्मक बर्थ किराया, पोत के जरूर रत से ज्यादा ठहरने के कारण जेएनपीटी के प्रचालनों पर आए दबावों की भरपाई के रूप में जबकि अपनी जैटी में पोत के जरूर रत से ज्यादा ठहरने के लिए दंड लगाने का प्रस्ताव इसके राजस्व कमाने वाले समय की हानि की भरपाई के रूप में है। इस स्थिति के विचार से दंड लगाने हेतु बीपीसीएल का प्रस्ताव दोहरी प्रभार वसूली नहीं है।

यद्यपि, जेएनपीटी और बीपीसीएल के बीच निष्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट बीपीसीएल को पोत संबंधी प्रभार वसूलने का अधिकार तो नहीं देता, फिर भी यह ध्यान रखा जाना है कि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित प्रभार किसी पोत के उसके टर्मिनल में जरूर रत से ज्यादा ठहरने के लिए दंड / जुर्माना है । प्रचालन पूरा होने के बाद उपयोगकर्ता की चूक के कारण पत्तन का टर्मिनल में जरूर रत से ज्यादा ठहरने के लिए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/40/2008/ जीटीआईपीएल दिनांक 3 मार्च 2010 और आदेश सं. टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी दिनांक 19 सितम्बर 2008 के अधीन रु. 1,00,000/- प्रति घंटा का अर्थदंड अनुमोदित किया है । इस सादृश्यता पर, यह प्राधिकरण प्रचालन पूरा होने के 2 घंटे से आगे, उपयोगकर्ता की कमी / चूक के कारण पोत के बीपीसीएल की जैटी में ज्यादा ठहरने के लिए रु. 30,000/- प्रति घंटा अर्थ दंड को अनुमोदन प्रदान करता है ।

जैसाकि पहले बताया गया है, बीपीसीएल ने पोत बेकार खड़ा रहने संबंधी प्रभार प्रेषित पर प्रस्तावित किया है । चूंकि इस लेवी को जैटी में पोत के जरूर रत से ज्यादा ठहरने के विरुद्ध निवारक सपाय के रूप में काम करना है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित पोत बेकार खड़े रखने संबंधी प्रभार को (इस रूप में) अनुमोदन प्रदान करता है कि यह प्रभार संबंधित पोतों से वसूला जायेगा, न कि प्रेषितियों से ।

(ग) कम / निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड:- बीपीसीएल ने बताया है कि अक्सर प्रवाह दर पर टैंकर की ओर से अथवा टैंक फार्म साइड से, टैंकों में पर्याप्त खाली जगह न बचने, टैंकों के टापिंग अप, लाइप लाइनों की खराब हालत, पोत टैंकों के अलग हट जाने के कारण, इत्यादि कारणों से प्रवाह दर में रू कावटे आ जाती हैं । कुछ पोत तो 50 घन मीटर प्रति घंटे के जितना कम प्रवाह दर देते हैं । कम प्रभाव दर से पोतों के प्रचालन का समय बढ़ जाता है और जैटी कार्गो की कम मात्रा के लिए अधिक समय तक व्यस्त हो जाती है । बीपीसीएल के अनुसार 62% मात्रा पीओएल पोतों से आती है जो 33% समय तक जैटी में बने रहते हैं जबकि 38% मात्रा रसायन वाही पोतों द्वारा दी जाती है जो जैटी में 67% समय बने रहते हैं । कार्यक्षमता में सुधार और पोतों के वापिस लौटने हेतु बीपीसीएल ने, उत्पादों की विभिन्न श्रेणियों के लिए न्यूनतम प्रवाह दर के अनुबंध के साथ उससे कम प्रवाह दर के लिए अर्थदंड प्रस्तावित किया है ।

बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था कि वह प्रत्येक उत्पाद के संदर्भ में प्राप्त करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम प्रवाह दर की गणना का आधार स्पष्ट करे । इस खास प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत करने की बजाय, बीपीसीएल ने दिनांक 17 अगस्त 2010 के अपने पत्र में विभिन्न श्रेणियों के पोतों द्वारा अर्जित औसत प्रवाह दर प्रस्तुत किया है ।

बीपीसीएल ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित न्यूनतम प्रवाह दर पिछले 7 वर्षों में अर्जित औसत पर आधारित हैं । चूंकि न्यूनतम प्रवाह दर, जैसाकि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित है, परिगणित करने का आधार स्पष्ट नहीं है । बीपीसीएल को सलाह है कि यदि उसे आवश्यक लगे तो वह पूरे ब्यौरे और अपेक्षित लागत विवरणी के साथ एक अलग प्रस्ताव लेकर आये । यह स्थापित किया जाना है कि अभिकल्पित क्षमता परिगणित करने के लिए मानी गई प्रवाह दरें प्रस्तावित न्यूनतम प्रवाह दरों के साथ तुलनीय हैं ।

(घ) जैटी में तेल रिसाव / छलकाव: बीपीसीएल के अनुसार टैंक फार्म प्रचालन से जैटी में तेल छलक जाता है जो सुरक्षा के लिए खतरा बन जाता है। उस क्षेत्र को साफ करने के लिए भरपूर जनबल और उपकरणों की जरूरत होती है। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बीपीसीएल की अर्थदंड लगाने की मनशा है। मुख्य रूप से टैंक फार्म प्रतिनिधियों को जैटी में बरती जाने वाली सुरक्षा सावधानियों से अवगत करवाने के लिए, इस बारे में कोई दर प्रस्तावित करने की बजाए, बीपीसीएल ने यह इस प्राधिकरण पर छोड़ दिया है। किसी भी लागत व्यौरे के अभाव में, जैटी पर रिसाव / छलकाव के लिए अर्थदंड लगाने हेतु किसी दर का निर्णय करना संभव नहीं है। अतएव, बीपीसीएल को सलाह है कि वह, आवश्यक समझे तो अपेक्षित लागत व्यौरों के साथ एक अलग प्रस्ताव लेकर आए।

(xviii) मार्गदर्शियों में यह व्यवस्था है कि विलंबित भुगतानों पर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग रेट (पीएलआर) से 2% अधिक दर पर ब्याज लिया जाएगा। यह सुनिश्चित है कि वर्तमान पीएलआर 12.25% है। इस प्रकार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज की दर 14.25% पर प्रदाता की जा सकती है।

11.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण, संलग्नक-III पर संलग्न बीपीसीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदन प्रदान करता है।

11.2 बीपीसीएल का संशोधित दरमान और सशर्तताएँ, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बिताने के बाद प्रभाव में आएंगे और 31 मार्च 2013 तक लागू रहेंगे। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद अपने आप निष्प्रभावी हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से विस्तार प्रदान नहीं किया जाता है।

11.3 इस संबंध में बीपीसीएल गिमिन्न लेखा वर्षों की समाप्ति के बाद 60 दिन के भीतर इस प्राधिकरण को, जेएनपीटी के जरिए, अपने वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। यदि बीपीसीएल प्रदत्त समय सीमा के भीतर इस प्राधिकरण को, जेएनपीटी के जरिए, अपने वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। यदि बीपीसीएल प्रदत्त समय सीमा के भीतर इस प्रकार की सूचना प्रदान करने में असफल रहता है तो जेएनपीटी, बीपीसीएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरम्भ कर सकता है।

11.4 बीपीसीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर भरोसा करके और की गई परिकल्पनाओं के आधार पर, जैसा कि विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है।

11.5 इस संबंध में बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूर्ण होने पर अर्थात् 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त तिमाही अवधियों के लिए, 15 दिन के भीतर वार्ताविक मौलिक एवं वित्तीय निष्पादनता की रिपोर्ट उसी फार्मेट में प्रस्तुत करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरणियाँ दाखिल की गई हैं। रिपोर्ट के साथ, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जिन अनुमानों पर भरोसा किया गया, उनसे भिन्न जाने का कारण भी संलग्न किए जाने चाहिए। यदि दो सतत तिमाहियों में वार्ताविकों और अनुमानों के बीच अन्तर / भिन्नत (+) / (-) 20% पाया जाए तो टीएएमपी, बीपीसीएल से, समय पूर्व समीक्षा के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु आहवान करेगा। यदि बीपीसीएल टीएएमपी द्वारा अनुबंधित की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्रवाई आरम्भ कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अधिक के अंत में की जाने वाली अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नताओं का विश्लेषण भी किया जा सकता है और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन, यदि कोई हो, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार किया जायेगा।

अरविंद कुमार, सदस्य

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

संलग्नक-।

भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमि.

2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल की निष्पादनता का विश्लेषण

(लाख रु पयों में)

क्रम सं.	विवरण	दिनांक 7 अगस्त 2007 के प्रशुल्क आदेश में भरोसा किए गए अनुमान			वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात पी.ट. में	4,009,700	4,791,700	5,481,700	3,072,880	5,702,838	6,496,001
I	कुल प्रचालन आय						
	(i) पोतघाट शुल्क	1957.57	2322.67	2611.57	1707.53	2917.26	3332.13
	(ii) पोतघाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	141.31	198.54	201.24	97.20	178.41	182.50
	(iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिंगिंग, वेपोराइजर इत्या.	40.30	47.68	48.26	27.11	89.84	36.23
	(iv) बंकर एवं जलापूर्ति	31.37	34.21	34.21	24.56	44.34	141.49
	कुल (i) से (iv)	2170.55	2603.10	2895.28	1856.41	3229.85	3692.38
II	प्रचालन लागत (भूत्य हास के बिना)						
	(i) पोतघाट शुल्क	261.64	218.36	228.00	94.33	126.21	251.37
	(ii) पोतघाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	27.92	23.28	24.28	49.05	46.57	114.80
	(iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिंगिंग, वेपोराइजर इत्या.	56.95	47.04	48.63	27.45	25.63	63.80
	(iv) बंकर एवं जलापूर्ति	12.59	10.50	10.97	21.60	20.84	51.38
	कुल (ii) से (iv)	359.10	299.18	311.88	192.43	219.35	481.35
III	नियोजित आय	16.67	16.67	16.67	0.00	0.00	0.00
IV	शुद्ध आय	667.11	678.89	678.64	681.07	677.79	687.76
V							
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन	0.00	0.00	0.00	107.01	145.28	203.06
	(ii) सामान्य उपरिव्यव	0.00	0.00	0.00	5.76	9.98	30.28
	कुल (i) से (ii)	0.00	0.00	0.00	112.77	155.27	233.34
VI	कुल आय (i+ii+iv+V)	1042.88	994.74	1007.19	986.27	1052.41	1402.45
VII	प्रचालन अधिशेष (I)-(VI)	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2177.45	2289.91
VIII	ब्याज एवं कर से पहले अधिशेष	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2177.45	2289.91
IX	नियोजित पूँजी	10631.53	9927.73	9224.23	10,364.57	9,640.61	8960.76
X	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	1701.04	1588.44	1475.88	1,658.33	1,542.50	1,433.72
XI	जनता उपयोग	72.90%	87.12%	99.67%	55.87%	103.69%	118.11%
XII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित असरोंसे ई	1701.04	1588.44	1475.88	926.52	1,542.50	1,433.72
XIII	शुद्ध अधिशेष / घाटा (VIII)-(XII)	-573.37	19.92	412.21	(56.38)	634.95	856.19
XVI	शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XV / 1 % में)	-26.42%	0.77%	14.24%	-3.04%	19.66%	23.19%
XVII	औसत शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XVI / 1 % में)		-3.80%			13.27%	

संलग्नक -II

भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड
समेकित आय और व्यय विवरण

(रु पये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	वास्तविक यातायात (मी.ट.में)	3072880	5702836	8498001	5485000	5600000	6000000	5485000	5600000	6000000
I	कुल प्रधालन आय									
	(i) पोतधाट शुल्क	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32
	(ii) पोतधाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म इत्या.	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57
	(iii) पाइपलाइन, कैप्रेसर, पिगिंग, वैपोराइजर इत्या.	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	33.47	30.59	31.24	33.47
	(iv) बैंकर एवं जलापूर्ति	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52
	कुल (i) से (iv)	1,886.41	3,229.85	3,692.36	2,917.34	3,009.04	3,295.87	2,917.34	3,009.04	3,295.87
II	प्रधालन लागत मूल्य हास के बिना									
	(i) प्रधालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	69.67	113.94	198.41	205.87	213.61	221.64	205.87	213.61	221.64
	(ii) उपकरण प्रधालन लागत	58.44	46.98	127.92	138.15	149.21	161.14	138.15	149.21	161.14
	(iii) रायलटी / राजस्व भाग	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00
	(iv) बीमा	16.05	10.08	17.17	11.89	12.36	12.36	11.89	12.36	12.36
	(v) अन्य व्यय	48.27	48.35	137.85	143.03	148.41	153.99	143.03	148.41	153.99
	कुल योग (i) से (v)	192.43	219.35	481.35	1,683.79	1,729.90	1,868.24	498.94	523.58	549.13
III	मूल्य हास	681.07	677.79	687.76	836.45	874.45	874.45	836.45	874.45	874.45
IV	उपरिव्यय									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.84	210.70	218.62	226.84
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	5.76	9.98	30.26	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83
	कुल योग (i) से (ii)	112.77	155.27	233.34	242.12	251.22	260.67	242.12	251.22	260.67
	कुल व्यय	986.27	1,052.41	1,402.45	2,762.36	2,855.57	3,003.35	1,577.51	1,649.26	1,684.25
V	प्रधालन अधिशेष (i)-(ii)-(iii)-(iv)-(v)	870.14	2,177.45	2,289.92	154.98	153.47	292.51	1,339.83	1,359.78	1,611.62
VI	भाज एवं कर से पहले अधिशेष	870.14	2,177.45	2,289.92	154.98	153.47	292.51	1,339.83	1,359.78	1,611.62
VII	नियोजित पूँजी	10,364.57	9,640.61	8,980.76	11,200.31	11,125.85	10,251.40	11,191.98	11,117.52	10,243.07
VIII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप	1,658.33	1,542.50	1,433.72	1,782.05	1,780.14	1,840.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89
IX	क्षमता उपयोग	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	926.52	1,542.50	1,433.72	1,792.05	1,780.14	1,840.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89
XI	शुद्ध अधिशेष / (धाटा) (VI)-(X)	(56.38)	634.95	856.20	(1,637.07)	(1,826.66)	(1,347.71)	(450.89)	(419.02)	(27.27)
XII	पिछले आदेश में गलत ढंग से मानी गई अर्मोटाइलोजन राशि प्रचलित प्रशुल्क वृत्त में अब वापिस जोड़ी गई है	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67
XIII	कुल सामायोजित अधिशेष/धाटा(X+XII)	(56.38)	634.95	856.20	(1,637.07)	(1,826.66)	(1,347.71)	(434.22)	(402.35)	(10.60)
XIV	शुद्ध (धाटा) प्रधालन आय के % के रूप में (XIII / 1 % में)	-3.04%	19.68%	23.19%	-56.12%	-54.06%	-40.89%	-14.86%	-13.37%	-0.32%
XV	औसत शुद्ध (धाटा) प्रधालन आय के % के रूप में (XIV / 1 % में)	13.27%			-50.36%			-9.53%		

संलग्नक II(क)

पोतघाट शुल्क के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क रस्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष व्यय	55.74	91.15	158.36	164.70	170.89	177.31	148.23	153.80	159.58
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.47	107.43	116.02
	(iii) रायल्टी / राजस्व भाग	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00
	(iv) बैंका	9.63	6.05	10.30	7.13	7.41	7.41	8.56	8.90	8.90
	(v) अन्य व्यय	28.96	29.01	82.71	85.82	89.05	92.39	102.98	106.85	110.87
	कुल योग	94.33	126.21	251.37	1,442.49	1,473.66	1,596.23	359.24	378.98	395.38
III	मूल्य हास	516.66	513.40	522.29	668.40	706.40	706.40	668.40	706.40	706.40
IV	उपरिव्ययों का आवंटित भाग									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.84	210.70	218.62	226.84
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	5.76	9.98	30.28	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83
	कुल (i) से (ii)	112.77	155.27	233.34	242.12	251.22	260.67	242.12	251.22	260.67
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (i)-(ii)-(iii)-(iv)	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.58	1,429.39	1,670.87
VI	अधिशेष / घाटा	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.58	1,429.39	1,670.87
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	8,089.18	7,555.69	6,726.94	9,134.53	9,228.13	8,521.73	9,126.20	9,219.80	8,513.40
VIII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप	1,294.27	1,208.91	1,076.31	1,461.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,382.14
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	आरओसीई क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	723.12	1,208.91	1,076.31	1,461.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,382.14
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (VI)-(X)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(893.46)	(52.63)	(45.78)	308.7
XII	पिछले आदेश में गलत ढंग से जारी गई अमोर्टाइजेशन रस्ती प्रचलित प्रशुल्क सूत में अब जोड़ी गई है	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67
XIII	कुल समायोजित अधिशेष / (घाटा) (X-XII)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(893.46)	(35.96)	(29.11)	(325.4)
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIII / I, % में)	-18.18%	31.31%	37.48%	-42.48%	-41.38%	-29.45%	-1.34%	-1.05%	10.73%
XV	वैसत शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I, % में)		16.87%			-37.77%			2.78%	

संलग्नक II(ख)

फार्म 5 बी (i) लोडिंग आर्म, पोतघाट शुल्क प्रबोधन के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वार्षिक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा बताया अनुमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के बताया अनुमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	6.97	11.39	19.84	20.59	21.36	22.16	16.47	17.09	17.73
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	29.22	23.49	63.96	69.08	74.60	80.57	11.05	11.94	12.89
	(iii) बीमा	3.21	2.02	3.43	2.38	2.47	2.47	0.95	0.99	0.99
	(iv) अन्य व्यय	9.65	9.67	27.57	28.61	29.68	30.80	11.44	11.87	12.32
	कुल योग	49.05	46.57	114.80	120.65	128.12	136.00	39.92	41.89	43.93
III	मूल्य हास	61.42	61.40	60.19	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77
IV	उपरिव्ययों का आवंटित भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	52.87	61.87
VI	अधिशेष / घाटा	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	52.87	61.87
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	950.70	887.03	836.00	773.23	710.46	647.69	773.23	710.46	647.69
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	152.11	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	84.99	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XII)	(165.38)	(71.48)	(126.25)	(153.04)	(147.23)	(133.84)	(72.30)	(61.00)	(41.76)
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XI / I, % में)	-170.14%	-40.06%	-69.18%	-99.31%	-93.58%	-79.40%	-46.92%	-38.77%	-24.78%
XIII	औसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII / I, % में)	-93.13%			-90.76%			-36.82%		

संलग्नक II(ग)

फार्म 5 वी (i) पाइप लाइन, कंप्रेशर, वेपोराइजर पिंगिंग के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वार्षिक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	33.47	30.59	31.24	33.47
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	3.48	5.70	9.92	10.29	10.68	11.08	32.94	34.18	35.46
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	17.53	14.09	38.38	41.45	44.76	48.34	22.10	23.87	25.78
	(iii) बोग्या	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	1.90	1.98	1.98
	(iv) अन्य व्यय	4.83	4.83	13.78	14.30	14.84	15.40	22.88	23.75	24.64
	कुल योग	27.45	25.83	63.80	67.23	71.52	76.06	79.83	83.77	87.88
III	मूल्य हास	93.94	93.93	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03
IV	उपरिव्ययों का आवृत्त भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (i)-(ii)-(iii)-(iv)	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	52.67	61.87
VI	अधिशेष / घाटा	(94.27)	(29.72)	(123.59)	(132.66)	(136.31)	(138.62)	(145.26)	(148.56)	(150.42)
VII	गतिरेखि के लिए नियोजित पूँजी	1,452.09	1,354.78	1,274.97	1,178.94	1,082.91	986.89	1,178.94	1,082.91	986.89
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	232.33	216.76	203.99	188.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	129.81	216.76	203.99	188.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XII)	(326.61)	(246.48)	(327.58)	(321.29)	(309.57)	(296.52)	(333.89)	(321.83)	(308.32)
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I, % में)	-1204.63%	-274.35%	-904.07%	-1050.15%	-991.07%	-885.99%	-1091.33%	-1030.30%	-921.25%
XIII	ओसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII / I, % में)			-794.35%			-975.74%			-1014.30%

संलग्नक II(घ)

जलापूर्ति, बंकरिंग शृंखला के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	शास्त्राधिक			अनुमान जैसे दोपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुझाए गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52
II	प्रशुल्क प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	3.48	7.70	10.29	10.29	10.68	11.08	8.23	8.54	8.87
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	11.89	9.40	25.58	27.63	29.84	32.23	5.53	5.97	6.45
	(iii) बोगा	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	0.48	0.49	0.49
	(iv) अन्य व्यय	4.83	4.83	13.78	14.30	14.84	15.40	5.72	5.94	6.16
	कुल बोग	21.60	20.94	51.38	53.42	56.80	59.95	19.96	20.94	21.97
III	मूल्य हास	9.05	9.06	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25
IV	उपरिव्ययों का आवंटित भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (i)-(ii)-(iii)-(iv)	(6.09)	14.34	80.86	(7.35)	(9.37)	(8.68)	26.11	26.29	29.30
VI	अधिशेष / घाटा	(6.09)	14.34	80.86	(7.35)	(9.37)	(8.68)	26.11	26.29	29.30
VII	गतिविधि के लिए नियोजित संजी	139.56	130.23	122.85	113.60	104.34	95.09	113.60	104.34	95.09
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	23.33	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	12.48	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XIII)	(28.42)	(6.49)	61.21	(25.52)	(26.06)	(23.89)	7.94	9.59	14.99
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/1, % में)	-115.69%	-14.64%	43.26%	-46.13%	-46.14%	-39.48%	-14.35%	-16.98%	-23.27%
XIII	औसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII/1, % में)			-29.02%			-43.92%			-18.20%

बीपीसीएल -आईओसीएल लीकिंड कार्गो जैटी

जवाहर लाल नेहरू पत्तन, शेवा, नवी मुंबई

दरमान

अध्याय-।

1.1 परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक कि प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ होगा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस धारी कोई भी ऐसा पोत जो केवल मात्र भारत में किसी पत्तन या स्थान और भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में लगाया गया हो।
- (ii) “विदेशगामी पोत” से अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई भी पोत होगा।
- (iii) “खतरनाक रसायन” पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम 1986 और समय-समय पर लागू नियमों के अंतर्गत खतरनाक रसायनों के उत्पादन, भंडारण और आयात नियम, 1989 की अनुसूची1, अनुसूची 2 और अनुसूची 3 के अंतर्गत संदर्भित रसायन खतरनाक रसायन होंगे और ऐसे सभी रसायन इस वर्ग में शामिल होंगे।
- (iv) “मैरिन लोडिंग आर्म” का अर्थ है ऐसा उपकरण जिसके द्वारा तरल कार्गो पैट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त पोत पर से चढ़ाया / उतारा जाता है।
- (v) “वैपोराइज़र” से आशय उस उपकरण से है जिसके द्वारा खतरनाक रसायन के रूप में वर्गीकृत कार्गो के प्रचालन पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के उपयोग के लिए तरल नाइट्रोजन को वाष्पीकृत (वैपोराइज़र) किया जाता है।
- (vi) “पोत घाट प्रबंधन” का अर्थ है, जैटी में पोत के कार्गो प्रचालन के दौरान बीपीसीएल आईओसीएल लीकिंड कार्गो जैटी द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाएं।
- (vii) “कंप्रैशर” से अभिप्राय उस उपकरण से है, कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद जिस उपकरण से डॉक लाइनों की पिगिंग के लिए कंप्रेस्ड हवा आपूर्ति की जाती है।
- (viii) “पिगिंग” से अर्थ है कार्गो प्रचालन पूरा होने से पहले के बाद कंप्रेस्ड हवा नाइट्रोजन / पानी का प्रयोग करते हुए डॉक लाइनों को साफ करना / खाली करना / क्लीयर करना।

1.2 सामान्य शर्तें और नियम / निवधन

- (i) (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय पताका का कोई विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश (कर्स्टम्स कन्वर्शन ऑर्डर) के आधार पर तटीय यात्रा पर जाने वाले पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशगामी पताका वाला विदेशगामी कोई पोत, नौवहन / पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा पर जाने वाले पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लदान करने वाले पत्तन द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय समान का लदान आरंभ करता है।

(घ) ऐसे परिवर्तनों के मामलों में तटीय दरें उत्तराई पत्तन द्वारा उसी समय तक प्रभार्य होंगी जिस समय तक पोत तटीय कार्गो उत्तराने संबंध प्रचालन पूरा करता है; उसके तुरंत बाद से उत्तराई पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ङ) समर्पित भारतीय तटीय पोत को, लिसके पास पोत परिवहन माहनिदेशक जारी किया गया तटीय लाइसेंस है, तटीय दरों की पात्रता जताने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं है।

(ii) पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी प्रमाणन में पोत को जो दर्जा दिया गया होगा वही उसे तटीय अथवा विदेशगामी वर्गीकृत करने में निर्णायक अवयव होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा उसका उद्गम (मूलस्थान) को इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(iii) (क) सभी डॉलर में अंकित प्रशुल्क, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगियों अथवा किसी सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा जैसा समय-समय पर अधिसूचित किया जा सकता है, अधिसूचित बाजार-क्रय दर पर अम.मुद्रा को समतुल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के बाद ही वसूल / प्राप्त करेगी।
 (ख) पोत जिस तिथि को पत्तन सीमा में प्रवेश करेगा; वह तिथि / दिन ऐसे (मुद्रा) परिवर्तन का दिन / तिथि गिने जाएंगे।
 (ग) यदि कोई पोत पत्तन में तीस दिन से अधिक ठहरता है तो ऐसे पोतों के पत्तन में पहुंचने की तिथि से 30 दिन के भीतर एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार, समीक्षा के समय प्रचलित समुचित विनिमय दर के संदर्भ से भावी प्रभाव से बदल जाएगा।

(iv) देयताओं की गणना के प्रयोजन से वजन की ईकाई (यूनिट) 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होंगे, आयतन की ईकाई (यूनिट) घन मीटर (क्यूबिक मीटर = मी³) और बड़ी मात्रा में तरल पदार्थों के लिए क्षमता मापने की ईकाई (यूनिट) 1000 लिटर्स होगा।

(v) (क) समस्त तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनुसार रुप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख) सभी तटीय कार्गों के लिए, कच्चा तेल समेत पीओएल से इतर, कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट अन्तरण और क्वे तथा भंडारण क्षेत्र के बीच (क्वे से भंडारण क्षेत्र तथा भंडारण क्षेत्र से क्वे के बीच) अंतरण के लिए पोत घाट शुल्क समेत सभी संबंधित प्रभारों पर रियायती दरें लगायी जानी चाहिए।
 (घ) इस रियायत के प्रयोजन से किसी विदेशी पत्तन से चला कोई कार्गो बाद में भारतीय पत्तन "ख" को पोतान्तरण के लिए जब भारतीय पोत "क" पर पहुंचता है तो वह तटीय यात्रा से संबंधित प्रभारों के लिए भी पात्र होगा। दूसरे शब्दों में भारतीय पत्तनों ने / को तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति पोतों द्वारा संवाहित कार्गो इस रियायत का पात्र होगा।
 (ङ) तटीय कार्गो के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में अंकित किए एवं वसूले जाएंगे।

(vi) विलम्बित भुगतानों / धन वापसियों पर ब्याज

(क) इस दरमान के अधीन उपयोगकर्ता विलंबित भुगतानों पर दंड-ब्याज का भुगतान करेगा । इसी प्रकार, बीपीसीएल-आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी विलंबित धनवापसियों पर दंडब्याज का भुगतान करेगा ।

(ख) दंड ब्याज की दर 14.25% होगी । दंड ब्याज की दर बीपीसीएल-आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी और पत्तन उपयोगकर्ता दोनों पर समान रुप से लागू होगी ।

(ग) धन वापसियों के मामले में विलंब सेवाएं पूरी होने की तिथि से अथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तिथि से केवल 20 दिन बाद ही गिना जाएगा ।

(घ) भुगतानों में विलंब बीपीसीएल-आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के केवल 10 दिन बाद ही गिना जाएगा । किन्तु यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी की संपत्तियों का उपयोग करने से पहले किया जाना हो, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित है, और / या इस दरमान में एक शर्त के रुप में जहां प्रभारों का भुगतान अग्रिम रुप से करना प्रदत्त है ।

(vii) सभी परिगणित प्रभार, प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर रुपये पर राउंड-ऑफ किया जाएगा ।

(viii) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, सकल वजन अथवा आयतन का माप अथवा किसी अलग वर्तु की क्षमता की गणना करने में 0.5 तक के भिन्न (अंश) 0.5 यूनिट और 0.5 तथा उच्चतर अंश(भिन्न) एक यूनिट माने जाएंगे ।

(ix) उपयोगकर्ताओं से एक तार्किक रूप से आगे विलंब के लिए, जिसके लिए बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी को उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, किसी भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी ।

(x) यदि कोई पोत, बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी की तट आधारित सुविधाएं खराब हो जाने या उपलब्ध न होने के कारण या किसी ऐसे कारण से जिसके लिए बीपीसीएल - आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी को जिम्मेदार ठहराया जा सके बेकार खड़ा रहता है तो पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि में प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के बराबर छूट बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी द्वारा अनुमत की जाएगी ।

(xi) (क) अधिसूचित दरमान में जहां कहीं किसी सेवा / कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, उसके लिए बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी प्राधिकरण को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकती है ।

(ख) उपर्युक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ प्रस्तावित तदर्थ आधार तब तक लगायी जा सकती है जब तक कि दर फाइनली अधिसूचित की जाए ।

(ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली दर समतुल्य सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर परिगणित की जानी चाहिए और इस (अंतरिम दर पर बीपीसीएल आईओसीएल लीकिवड कार्गो जैटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए ।

(घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारण रुप से भावी रुप से प्रभावी होगी । तदर्थ रुप से अंगीकार की गई अंतरिम दर उसी रुप तब तक मान्य होगी जब तक कि उसे अत्यधिक न पाया गया हो और उसमें पिछले प्रभाव (बीते समय से) कुछ संशोधन की जरूरत न महसूस की गई हो ।

अध्याय-॥
पोतघाट शुल्क प्रभार

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	विदेशी दर प्रति मीटरिक टन (रु.में)	तटीय दर प्रति मीटरिक टन (रु.में)
2.1 पेट्रोलियम उत्पाद			
(1)	एसकेओ, एलडीओ	31.71	31.71
(2)	एचएसडी, एफओ, बेस ऑयल, सीबीएसएफ, एएचई	49.01	49.01
(3)	नाफथा एमएस	77.84	77.84
(4)	एएफएस	98.02	98.02
(5)	कच्चा तेल	43.25	43.25
2.2 रसायन			
(1)	एमईजी, स्टाइरीन, ब्युटाइल एकीलेट, कच्चा ग्लाइकोल, एलएबी, जाइलीन	98.02	98.02
(2)	असंख्य रसायन	121.09	121.09
2.3 अन्य तरल कार्गो			
(1)	खाद्य तेल	51.90	51.90
(2)	अम्ल / तेजाब	98.02	98.02
(3)	शीरा	40.36	40.36

नोट:

(क) बीपीसीएल -आईओसीएल लीविंड कार्गो जैटी केवल पोतघाट सुविधाएँ प्रदान करेंगी, पाइप लाइनों के जरिए पंपिंग इन / आउट का कार्य आयातकों / निर्यातकों द्वार, जेनपीटी के साथ पंजीकृत टैंक फार्म प्रचालकों के जरिए करवाया जाएगा ।

(ख) लीविंड बल्क कार्गो का प्रहरतन सामान्य रुप से पाइप लाइनों के जरिए अनुमत किया जाएगा ।

(ग) आयात कार्गो के मामले में बिल ऑफ एंट्री / कोस्टल बिल ऑफ लेडिंग तथा निर्यात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल में प्रदत्त कार्गो विवरण, जो अनुसूची के अंतर्गत समाहित वस्तु विवरण के सबसे ज्यादा उपयुक्त हो, के आधार पर कार्गो का निर्धारण किया जाएगा ।

(घ) पोतघाट शुल्क अनुसूची में अविशिष्ट / सामान्य श्रेणी के अंतर्गत किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह जानने के लिए कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में वर्णित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी एक के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है अथवा नहीं, आनुषंगिक सीमा शुल्क वर्गीकरण को देखा जाएगा ।

(ड.) आयात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल / बिल ऑफ कोस्टल गुड्स में प्रदत्त घोषित टनेज / कार्गो के आयतन के माप के आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर पोतघाट शुल्क देयताएँ वसूल की जाएंगी ।

(च) सकल टनेज / माप केन्द्रीय उत्पाद शुल्क विभाग द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित आउट-टर्न रिपोर्ट / इन्टेक सर्टिफिकेट अथवा पोत-सर्वेक्षक द्वारा जारी उल्लेज सर्टिफिकेट जैसे संबंधित दस्तावेज में विनिर्दिष्ट के अनुसार गिना / माना जाएगा । इन विवरणों के अभाव में, बीपीसीएल -आईओसीएल लीविंड कार्गो जैटी प्रशासन द्वारा वास्तविक जाँच परीक्षण द्वारा परिगणित टनेज / माप को ही सकल टनेज / माप माना जाएगा ।

(छ) आयात अथवा निर्यात आवेदन अथवा सामान्य आयात घोषणा (इम्पोर्ट जनरल मेनिफेर्स्ट), अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन हेतु अनुरोध केन्द्रीय उत्पाद शुल्क / सीमा शुल्क विभाग द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित प्रमाण पत्र के साथ आना चाहिए ।

अध्याय -III
विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	विदेशी दर	तटीय दर
3.1	पोतघाट शुल्क प्रबंधन प्रभार-लोडिंग आर्म / मध्यवर्ती पाइप लाइन के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु. 6.16	रु. 3.65
3.2	लोडिंग आर्म प्रभार जैटी में पैट्रोलियम कार्गो के प्रहस्तन के समय लोडिंग आर्म के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु. 6.84	रु. 4.10
3.3	पाइप लाइन प्रभार -बीपीसीएल -आईओसीएल -लीविंड कार्गो जैटी की क्रॉस कंट्री पाइप लाइन के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु. 37.59	रु. 22.55
3.4	कंप्रेशन प्रभार: बीपीसीएल -आईओसीएल कार्गो जैटी के कम्प्रेशन का पाइप लाइन ब्लोइंग /पिगिंग आपरेशन के लिए उपयोग हेतु	प्रति घंटा	रु. 3759.00	रु. 2255.40
3.5	हार्ड पिगिंग प्रभार- पिगिंग आपरेशन के लिए हार्ड पिग के उपयोग के लिए - यदि बीपीसीएल आईओसीएल लीविंड कार्गो जैटी की पाइप लाइन उपयोग की गई है ।	प्रति आपरेशन	रु. 27064.80	रु. 16238.88
3.6	फोम (झाग) पिगिंग प्रभार- पिगिंग आपरेशन के लिए फोम पिग के उपयोग के लिए - यदि बीपीसीएल आईओसीएल लीविंड कार्गो जैटी की पाइप लाइन उपयोग की गई है ।	प्रति प्रचालन	रु. 18043.20	रु. 10825.92
3.7	तरल नाइट्रोजन प्रभार- श्रेणी “ए” उत्पादों के आयात / नियात के मामले में पिगिंग प्रचालन के लिए नाइट्रोजन खरीदने के लिए	प्रति मी.ट.	रु. 30072.00	रु. 18043.20
3.8	बीपीसी वेपोराइजर प्रभार-बीपीसीएल -आईओसीएल लीविंड कार्गो जैटी के नाइट्रोजन वेपोराइजर के उपयोग के लिए	प्रति प्रचालन	रु. 11277.00	रु. 6766.20
3.9	बंकरिंग प्रभार: जैटी में बंकर ईंधन के प्रहस्तन के लिए	प्रति मी.ट.	रु. 30.00	रु. 18.00
3.10	जल प्रभार: पोतों को ताजे पानी की आपूर्ति के लिए	प्रति मी.ट.	अम. डा. 3.60	रु. 87.13
3.11	पोत के अधिक उहरने के लिए प्रभार: प्रचालन पूरा होने के बाद, उपयोगकर्ता की गलती से 2 घंटे से ज्यादा उहरने के लिए	प्रति घंटा	रु. 30000.00	रु. 18000.00

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 6th October, 2010

No. TAMP/10/2010-BPCL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Bharat Petroleum Corporation Limited for revision of rates for its operations of the Liquid Cargo Berth of JNPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/10/2010-BPCL

Bharat Petroleum Corporation Limited

Applicant

ORDER

(Passed on this 3rd day of September, 2010)

This case relates to a proposal received from the Bharat Petroleum Corporation Limited for revision of rates for operation of the Liquid Cargo jetty of JNPT operated by it on BOT basis.

2.1. This Authority vide Order No. TAMP/26/2006-BPCL (JNPT) dated 7 August 2007 notified the Scale of Rates for the services rendered at the Liquid Cargo jetty of Jawaharlal Nehru Port Trust operated by the Bharat Petroleum Corporation Limited on BOT basis. The validity of the Scale of Rates expired on 31 March 2010, which has been subsequently extended upto 30 September 2010 vide Order dated 31 March 2010.

2.2. By letter No. BPC/JNPT/TAMP dated 21 January 2010, BPCL submitted a proposal for revision in tariff for wharfage and various other services.

3.1. The year-wise actual and estimate of traffic as furnished by BPCL in its proposal dated 21 January 2010 are as follows:

Year	Traffic (In MT)
2006-07	3,243,288
2007-08	30,72,880
2008-09	57,02,836
2009-10 (estimate)	54,83,234
2010-11 (estimate)	53,63,500
2011-12 (estimate)	54,60,500
2012-13 (estimate)	55,55,500

3.2. The estimated financial position at the existing and proposed level of tariff as depicted in the cost statement furnished by BPCL is as follows:

Year	Income (Rs. In Lakhs)		Net Surplus / Deficit (Rs. In Lakhs) before ROCE		Net Surplus / Deficit as a percentage of operating income after ROCE	
	Existing	Proposed	Existing	Proposed	Existing	Proposed
2010-11	2941.12	4571.31	89.87	1257.38	-57.90	-11.71
2011-12	3077.71	4783.62	56.13	1271.60	-56.04	-10.64
2012-13	3159.91	4910.78	24.69	1270.29	-51.15	-7.55

3.3. The financial position depicted in para 3.4 above is after accounting the royalty payment as a pass through. The estimated royalty considered at existing tariff is Rs. 1188.41 lakhs,

Rs. 1256.25 lakhs and Rs. 1301.43 lakhs respectively for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 and at the proposed tariff it is Rs. 1651.09 lakhs, Rs. 1746.70 lakhs and Rs. 1806.70 lakhs respectively.

3.4. BPCL sought an across the board increase of 55.03% over the existing rates. It also proposed to introduce three new tariff items viz., Vessel Idling Charges, Penalty for Low Flow rate and Penalty for Leakages at Jetty.

4. The proposal of BPCL was registered as a tariff case on 29 January 2010. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was circulated amongst JNPT and various user organisations for comments. The comments of the user bodies, as and when received, were forwarded to BPCL as feed back information. The BPCL has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, BPCL was requested to furnish the following information / clarifications vide our letter dated 24 February 2010. BPCL's reply thereto was received on 6 May 2010. The details called for and the replies received from BPCL are juxtaposed below:-

Sr. No.	Queries Raised by TAMP	Reply furnished by BPCL
1	<u>GENERAL</u>	
(i)	At the time of last revision of the scale of rates in August 2007 review of tariff was based on the projections for 2007-08, 2008-09 and 2009-10. Kindly furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon, duly explaining the reasons for such variations.	<p>Installation of crude loading arm and pipeline was in progress throughout 2007 - 08. There were shut downs at liquid berth for erection of loading arms and fabrication of pipelines. Crude loading facility was commissioned this year. The commissioning was delayed due to various restrictions at the jetty in fabrication works and safety precautions.</p> <p>Coastal movement of SKO was estimated keeping in mind future plans to bring SKO from Jamnagar, Vadinar. However, this could not be materialized due to subsidy issues such as pricing difference. Hence SKO movement was very less compared to the projected one.</p> <p>There was increase in throughput handled due to crude loading during 2008-09 and 2009-10. Crude was loaded at higher flow rate. Hence Huge quantities were loaded in short time.</p> <p>Similarly HSD throughput has increased due to increased market requirement.</p>
(ii)	The proposal submitted by BPCL does not contain anything about productivity enhancement measures. BPCL is requested to refer to clause 6.8 of the revised tariff guidelines and indicate benchmark levels of productivity and	<p>BPCL berth has the following facilities:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. berth-used by all cargo owners. 2. Loading arm-used by petroleum products excluding crude oil and base oil.

	<p>propose incentive for better performance at the liquid cargo berth and disincentives for performance below benchmark levels. The productivity benchmarks and parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the tariff items.</p> <p>3. Pipeline users are less than 5% of POL users (mostly BPCL and IOC). All other users have their own pipelines extending to the water front at berth.</p>
(iii)	<p>The tariff guidelines permit a general flexibility to reduce the rates at the discretion of the operator mainly on commercial consideration. Such reduction if any effected by BPCL during the last three years of its operation and proposed to be effected in the future may be listed out and the consequential effect of such concession granted / to be granted on growth of traffic may be analyzed item wise.</p>
(iv)	<p>Kindly state whether the concession agreement entered into by BPCL with JNPT has quantified the minimum investment obligation and whether the actual investment considered in the cost statements is more than the minimum investment obligation. If the actual investment is more than the minimum investment obligation, please provide the reasons therefor.</p>
(v)	<p>As emerged at the last proceedings, the liquid cargo berth has been constructed by BPCL at a huge cost as per the conditions laid down by JNPT in the BOT agreement also to cater to bigger vessels carrying containers. BPCL is</p> <p>BPCL does not influence the discharge rates for cargo which is dependent on ship pumping rates, pipeline diameter and storage capacity. BPCL also does not influence the loading rate for cargo since shore pumps are operated by the respective storage tank owners.</p> <p>Berth availability is governed by queuing and discharge rates at berth which are not under BPCL control. BPCL cannot guarantee berth availability since it does not have control over pricing for berth occupancy.</p> <p>Under the circumstances, the best measure of efficiency is the capacity utilization. We have achieved 97 to 103% during the period of the last 3 years.</p> <p>BPCL does not have discretionary pricing policies and adheres to the published tariff for all cargoes irrespective of ownership, subject to statutory guidelines whichever applicable.</p> <p>No minimum investment obligations are specified in the concession agreement. However, the letter of award dated 11 May 1998 from JNPT addressed to BPCL requires BPCL to design the facility "not merely as a dedicated oil berth but as a general purpose berth so that it is amenable to be used as a container / general cargo berth."</p> <p>Accordingly design loads for the berth were modified impacting the capital costs for construction of the berth. The impact of this cannot be justified.</p> <p>The Liquid Cargo Jetty has been constructed by BPCL as per stipulated guidelines laid down by JNPT. We have considered only reasonable portion of capital employed for tariff proposal.</p>

	requested to confirm that only a reasonable portion of capital employed, which would be relevant for handling of about 5.5 million tonnes of liquid cargo, has been considered in its tariff proposal																													
(vi)	BPCL is requested to submit the annual accounts pertaining to the liquid cargo berth for the last three years as specified in the check list of documents for filing tariff proposals by private terminals.	No separate annual accounts are prepared for the liquid cargo jetty at BPCL. All revenue and capital transactions pertaining to the jetty are recorded in a separate cost centre in the accounting system. Hence all items pertaining to that cost centre have been extracted and the statements duly prepared. These statements have been certified by a practicing Chartered Accountant. The said certificate is furnished.																												
2	CAPACITY In Form 2 A, the assessed capacity of the jetty is shown as 55,00,000 tonnes for all the years from 2007 – 2008 to 2012-13. Kindly state whether the "assessed capacity" is the "designed capacity". BPCL is requested to provide detailed working of the designed capacity computation of the liquid cargo berth. Needless to state that the capacity should be calculated with reference to the designed parameters of the facility created / to be created. BPCL is also requested to furnish justification for each of the parameters assumed. The tariff guidelines of 2008 provide the methodology for determining standard capacity.	Design capacity has been based on assumptions relating to tanker configuration for handling of FO, SKO, HSD and Naphtha in the following manner with full unloading and ullage availability <ul style="list-style-type: none"> FO and SKO assumed to be handled in 25000 DWT tankers carrying 22,500 MT HSD and Naphtha assumed to be handled in 40000 DWT tankers carrying 36,000 MT On completion of construction in 2001-02, the design throughput of the jetty as per the estimates of Engineers India Ltd is 5.5 M Tonnes, assuming service time per vessel of 34 hrs. <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year</th> <th colspan="2">Throughput MT</th> <th colspan="2">Tanker calls</th> </tr> <tr> <th>Proj Total</th> <th>In 40000 DWT tankers</th> <th>In 25000 DWT tankers</th> <th>40000 DWT</th> <th>25000 DWT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999-00</td> <td>3469</td> <td>2308</td> <td>1163</td> <td>64</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>3069</td> <td>1895</td> <td>1174</td> <td>53</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>6582</td> <td>4349</td> <td>2233</td> <td>120</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> As can be seen the throughput calculations are influenced based on assumptions relating to traffic in terms of number of vessels. Changes in the actual vessel traffic characteristics, (which is the reality) vis-à-vis the assumptions impact the throughput of the facility.	Year	Throughput MT		Tanker calls		Proj Total	In 40000 DWT tankers	In 25000 DWT tankers	40000 DWT	25000 DWT	1999-00	3469	2308	1163	64	51	2001-02	3069	1895	1174	53	52	2006-07	6582	4349	2233	120	99
Year	Throughput MT			Tanker calls																										
	Proj Total	In 40000 DWT tankers	In 25000 DWT tankers	40000 DWT	25000 DWT																									
1999-00	3469	2308	1163	64	51																									
2001-02	3069	1895	1174	53	52																									
2006-07	6582	4349	2233	120	99																									
3	TRAFFIC (i) The throughput of the year 2009-10 has been estimated at 5.483 Million Tonnes (MT) as against the throughput of 5.702 M T. of 2008-09. BPCL is requested to clarify why throughput in 2009-10 is	Naphtha coastal movement has been estimated to reduce due to expiry of agreement between HPC/RCF. Edible oil imports are expected to be																												

	<p>lower by 3.84% as compared to the previous year. The throughput for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 has been estimated at 5.363 M.T., 5.460 M.T. and 5.555 M.T. respectively. Although BPCL has furnished the basis with which item-wise traffic estimation has been carried out, it is requested to elaborate how the throughput is estimated to decrease by 2.18 % in 2010-11 as compared to that of 2009 – 10 and thereafter to increase by 1.8 % in 2011-12 and 1.74 % in 2012-13 over the previous years.</p>	<p>handled more at Kandla due to availability of refining / processing facilities in Gujarat.</p> <p>The jetty is ageing, as it was constructed between 1998 – 2002. The facilities are worn out, corroded and breaking down frequently inspite of routine preventive maintenance. In the year 2010-11, we have planned major overhaul of the main facilities. We also have planned revamping of fire fighting facilities. These works will require partial / full shutdown of facilities /jetty. These engineering works will hamper vessel berthing and hence throughput will decrease in the first year i.e. 2010-11.</p> <p>Jetty is at present being utilised between 97 – 100% and there is no scope for increase in throughput.</p>
(ii)	<p>The estimated throughput to be handled at Liquid Terminal during 2009-10 has been furnished. Since the year is nearly coming to a close, kindly furnish the actual traffic till date handled during 2009-10 with the cargo break up.</p>	<p>Throughput achieved till March 2010 is 6.49 MMT. Product wise details are furnished.</p>
(iii)	<p>1,16,821 tonnes and 1,58,712 tonnes of base oil were handled by foreign going vessels in 2007 – 08 and 2008 – 09. The quantity of base oil estimated to handle in 2009-10 is 70,000 tonnes and for the next three years 80,000 tonnes per annum. The reasons for estimating low throughput in this commodity may please be ascertained and intimated.</p>	<p>Due to commissioning of more refineries in Gujarat and pattern of crude being processed in the existing refineries, availability of indigenous base oil has increased. The indigenous base oil is being transported through bulk lorries inland. Due to this the import of base oil has reduced drastically.</p>
(iv)	<p>5,62,051 tonnes and 5,61,559 tonnes of Naphtha were handled by coastal vessels in 2007 – 08 and 2008 – 09. The coastal quantity of Naphtha estimated to be handled in 2009-10 is only 1,00,000 tonnes. For the following three years it is estimated at 50,000 tonnes per annum. The reasons for estimating low throughput may please be intimated.</p>	<p>Due to increase in prices in international market, coastal Naphtha movement has reduced drastically.</p>
(v)	<p>BPCL has not projected to handle HFHSD, XYLENE and PX (all coastal) and HSD, Motor Spirit and Caustic Soda (all foreign going) during 2010-11 to 2012-13. Kindly state the reasons therefore.</p>	<p>Due to increase in refining capacity in India petroleum products are hardly imported now days. HSD, Motor spirit indigenous availability has increased. Hence coastal cargo handling is not projected. Xylene and PX are generally imported, hence only their foreign movement is projected.</p>

4.	<u>OPERATING INCOME</u>	
(i)	<p>Three new rates viz. Vessel Idling Charges, Penalty for Low Flow Rate and Penalty for Leakages at Jetty have been proposed to be introduced. It is not indicated from whom these charges are proposed to be recovered. Further, full justification for introduction of these rates with cost details may be furnished. The yearly income expected to be generated under these heads, if the performance of the past 3 years continues unchanged in future, may also be furnished.</p>	<p>We propose to levy these charges to consignee.</p> <p>The penalties on low flow rate and leakages are measure of deterrent rather than income and hence the expected yearly income under this head can not be estimated. Low flow rate of the vessels affects our business as volumes are reduced. We have calculated low flow rate based on different grades of cargos and estimated flow rates.</p> <p>Vessels are idled at the jetty due to various reasons which results into idling of our jetty and hampers throughput operations</p> <p>The proposed rates for Vessel Idling charges have been arrived at as under:</p> <p>Many a time it is observed that operation is stopped due to various reasons pertaining to tankfarm tankers which cause loss of time and revenue to BPCL.</p> <p>After berthing of vessel at jetty initially 04 hrs are allowed to start the operation and 04 hours after completion of tanker operation. Many time vessels do not get ready in 04 hrs, or even if ready do not get pilot for sailing, causing loss of time/revenue to BPCL.</p> <p>The tanker waiting for tides for berthing/sailing will be considered under above case. Vessel idling charges are proposed to minimize the idling of tankers at berth and increase tanker tank farm efficiency to reduce turn around time.</p> <p>A) Total revenue generation in Year 2008-09 - Rs. 333867497/-</p> <p>(B) Total berth occupancy in Year 2008-08 - 74.03% -12985 Hrs.</p> <p>(C) Total operation time in Year 2008-08 - 10220 Hrs.</p> <p>(D) Revenue generation/ Hrs - Rs. 32668</p>

		<p>Any stoppage of operation will cause BPCL to loss opportunity of earning Rs. 30,000/- per hour.</p> <p>The proposed penalty for low flow rates for have been arrived at as under:</p> <p>Many time it is observed that there are restrictions on flowrate either from tanker side or from tank farm side due to reasons like No Ullage in tanks, deteriorated conditions of pipeline, restriction from vessel side.</p> <p>Flowrate Proposed for Different cargos is as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr. No</th><th>Products</th><th>Min KL/Hr</th><th>Flowrate</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Petroleum Class A/ B cargo</td><td>800</td><td></td></tr> <tr> <td>2</td><td>Petroleum Class C & Blakhsk Oil</td><td>500</td><td></td></tr> <tr> <td>3</td><td>Class A/B/C Chemicals, Acids</td><td>250</td><td></td></tr> <tr> <td>4</td><td>Edible Oil</td><td>300</td><td></td></tr> <tr> <td>5</td><td>Base Oil/ Molasses</td><td>150</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>The penalty proposed is as Under</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cargo handling through pipelines</th><th>Rates</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Flow rate Min or above</td><td>100% wharfage rate</td></tr> <tr> <td>Flowrate = 90% of Min</td><td>105% wharfage rate</td></tr> <tr> <td>Flowrate = 80% of Min</td><td>110% of proposed rate</td></tr> <tr> <td>Flowrate < 60% of Min</td><td>125% of proposed rate</td></tr> </tbody> </table> <p>In respect of Penalty for leakage we would accept the rates, as per TAMP decision.</p>	Sr. No	Products	Min KL/Hr	Flowrate	1	Petroleum Class A/ B cargo	800		2	Petroleum Class C & Blakhsk Oil	500		3	Class A/B/C Chemicals, Acids	250		4	Edible Oil	300		5	Base Oil/ Molasses	150		Cargo handling through pipelines	Rates	Flow rate Min or above	100% wharfage rate	Flowrate = 90% of Min	105% wharfage rate	Flowrate = 80% of Min	110% of proposed rate	Flowrate < 60% of Min	125% of proposed rate
Sr. No	Products	Min KL/Hr	Flowrate																																	
1	Petroleum Class A/ B cargo	800																																		
2	Petroleum Class C & Blakhsk Oil	500																																		
3	Class A/B/C Chemicals, Acids	250																																		
4	Edible Oil	300																																		
5	Base Oil/ Molasses	150																																		
Cargo handling through pipelines	Rates																																			
Flow rate Min or above	100% wharfage rate																																			
Flowrate = 90% of Min	105% wharfage rate																																			
Flowrate = 80% of Min	110% of proposed rate																																			
Flowrate < 60% of Min	125% of proposed rate																																			
(ii)	BPCL has proposed an increase of 55% in the current rates in respect of all the services being rendered. BPCL is requested to justify the proposed increase with cost details in respect of each of the services.	BPCL has proposed 55% increase in current rates in respect of all the cargo handled, wharfage management services and loading arm services. It would clarify that regarding other services like Pipeline charges, Compressor charges, Nitrogen charges, Hard and Soft Pigging, Vaporiser charges and Bunkering charges, it consider only cost price of the material and nominal charges. In fact even after the proposed tariff increase the terminal facility will continue to have a substantial deficit in ROCE.																																		
(iii)	The details of preferential treatment, if any, offered in the matter of berthing of BPCL's own ships and that of the oil industry as permitted under the license agreement and additional charges, if any, levied therefor may please be furnished.	Preferential berthing i.e. priority berthing is allotted by JNPT to PSU vessels. JNPT levies priority charges @ 75 % of berth hire charges to PSU vessels except ONGC.																																		

Recently JNPT has revised priority norms which have resulted into delay of

		berthing of our own vessels.
(iv)	Under proposed tariff, BPCL has estimated income of Rs. 284.63 lakhs, Rs. 142.31 lakhs and Rs. 106.74 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 for handling HSD. No income, however, has been estimated for handling this commodity under existing tariff.	Under existing tariff, HSD cargo income has been added in the head HHSD/AFS amounting of Rs. 183.60 lakhs, Rs 91.80 lakhs, Rs. 68.85 lakhs for the years 2010-11 to 2012-2013.
(v)	BPCL has projected for the year 2010-11 a decrease in throughput by 2.18 % as compared to the previous year. However, the decrease in operating income projected for the corresponding period is 11.84% (from Rs. 3336.21 lakhs to Rs. 2941.12 lakhs). Kindly elucidate.	Though the volumes decrease is just 2.18% the decrease in income is 11.84 % because of the variation in rates for different products.
5	OPERATING COST	
(i)	As per the licence agreement, the repairing of the terminal during the license period has to be carried out by BPCL. The cost sheet furnished does not reveal separately the expenditure incurred on repairing the terminal. The repairing expenditure, if any, incurred in the past three years and estimated to be incurred in the next three years may be indicated	These expenses have been shown under Operating costs and sub head "Equipment Running Costs" for all the 3 years. Estimated costs for the next 3 years (2010-11 to 2012-13) is Rs. Lakhs 273.66 , 295.55 , 319.20 respectively
(ii)	At the time of last tariff revision, BPCL had shown expenditure incurred on pipeline way leave charges and on environment management. These costs are not indicated separately in the cost statements now submitted. BPCL is requested to state whether these costs are no longer to be incurred. If they have been included under any other head, the details thereof may be furnished	Way leave charges are not mentioned separately this time. These charges are being paid regularly to JNPT as rentals and the expenses have been shown under head Management & Administration overhead. The expenditure on this account is approx. Rs. 27 lakhs every year with an escalation of 4% every year. Environmental Monitoring Charges have been booked under Direct Operating expenses. The expenditure on this account is Rs. 6 Lakhs every year.
(iii)	BPCL has shown the royalty payment made to JNPT of Rs.629.76 lakhs, Rs.1264.46 lakhs, and Rs.1425.87 lakhs as expenditure for the years 2007-08 to 2009-10. Royalty payment to be made to JNPT for the years 2010-11 to 2012 - 13 has been estimated at Rs. 1188.41 lakhs, Rs.1256.25 lakhs and Rs.1301.43 lakhs under the existing tariff level. As per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines where the bidding process was finalized before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty payment as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss	The Licence Agreement for the terminal has been signed prior to July 2003. BPCL as a terminal operator is not generating sufficient surpluses from operations of the terminal at the existing tariff levels. Even at the revised tariff levels the surpluses would be less than the allowed ROCE assuming that the revenue share is treated as a cost for tariff fixation purposes. If such revenue share were not to be allowed as a cost for tariff fixation purposes then the losses on account of such revenue share would be the equivalent amounts of royalty payable for such period that

	<p>to the operator on account of the royalty payment not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. At the time of the last tariff revision it has come to notice that the agreement BPCL has entered into with JNPT prior to 29 July 2003 was on a nomination basis. In this connection BPCL is requested to refer to this office letter No. TAMP/26/2006-(BPCL) JNPT dated 10 May 2007 wherein it has been made clear that without the clarification of the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, it will not be possible for this Authority to include the royalty payment as a pass through.</p>	<p>the revenue share is not allowed and will result in increase in the extent of deficit in relation to the allowed ROCE. The clause 2.8.1 clearly states that the tariff computation should take into account royalty payment as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty. On the basis of this principle, royalty should be considered as a cost incurred and should be included in tariff computation. We once again submit that the clarification from the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways may be obtained at the earliest. Otherwise, not considering the royalty will be undue benefit to the private users of the terminals. It is worthwhile to note here that the expected revenue from private users will consist of 38.65% of total revenue. Till the time the proposal is under consideration at Ministry of Shipping, Road Transport & Highways, the royalty should be considered as a part of the cost.</p>
(iv)	<p>The break up of the management and administration expenditure may please be furnished. The expenditure under this head has gone up to Rs. 286.97 lakhs in 2009-10 from Rs. 145.28 lakhs of the previous year. For the years 2010-11 to 2012-13, the expenditure has been projected at Rs. 314.94 lakhs (an increase of 9.75% over the previous year), Rs.340.13 lakhs ((an increase of 8.00% over the previous year) and Rs. 367.34 lakhs (an increase of 8.00% over the previous year) respectively. The basis adopted for estimating the expenditure for the ensuing three years may be furnished. BPCL is informed that the expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable for the year 2009-10 is 5.8%. Kindly carry out the requisite amendment to the expenditure projections.</p>	<p>Management and Administrative overheads comprise of expenses such as employee costs, administrative expenses such as travel, rent, electricity, communication costs etc. These are incurred for the overall management of the jetty and hence have been included as Management and Administrative overheads. Projections for these expenses have been assumed @ 8% yearly. The basis adopted for estimating the expenditure is as follows.</p> <p>a) Pay revision of employees. b) Increase of staff at the site office. c) Increase in inflation factor. d) Increase in economic scenario due to revision in PSU scales.</p> <p>Other benefits are also getting revised which are based on the basic. These revisions will add on to the Management overheads.</p> <p>The inflation at the Wholesale Price Index (WPI) level is now 8.56%.</p>

	<p>(v) The break up of the other expenses also may please be furnished. The expenditure under this head has increased from Rs. 48.35 lakhs to Rs. 50.91 lakhs in 2009 - 10. For the years 2010-11 to 2012-13, the expenditure has been estimated at Rs. 56.99 lakhs (an increase of 11.94 % over the previous year), Rs. 61.38 lakhs ((an increase of 7.7 % over the previous year) and Rs. 66.14 lakhs (an increase of 7.75 % over the previous year) respectively. The expenditure projections may please be restricted at 5.8% as indicated in para (iv) above.</p>	<p>The break up of the other operating expenses is as follows:</p> <p style="text-align: right;">Rs. In lakhs</p> <table border="1" data-bbox="826 240 1309 782"> <thead> <tr> <th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CISF/SECURITY EXPENSES</td><td>47.93</td><td>51.76</td><td>55.90</td><td>60.37</td></tr> <tr> <td>FIRE FIGHTING EXPENSES</td><td>0.33</td><td>0.35</td><td>0.38</td><td>0.41</td></tr> <tr> <td>SAFETY EXPENSES</td><td>1.73</td><td>1.87</td><td>2.02</td><td>2.18</td></tr> <tr> <td>SURVEY/AGENCY FEE</td><td>0.30</td><td>0.32</td><td>0.35</td><td>0.38</td></tr> <tr> <td>PROTECTIVE CLOTHING</td><td>0.63</td><td>0.68</td><td>0.73</td><td>0.79</td></tr> <tr> <td>Operating Expenditure</td><td></td><td>2.00</td><td>2.00</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>Total Expend.</td><td>50.91</td><td>56.99</td><td>61.38</td><td>66.14</td></tr> </tbody> </table> <p>These expenses are mainly related to the safety and security of the jetty. Even DGR sponsored security provided by us revises rates half yearly by more than 10% as per statutory guidelines. Fire fighting expenses also can not be restricted to just 8%, to provide the fire protection to the jetty</p>		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	CISF/SECURITY EXPENSES	47.93	51.76	55.90	60.37	FIRE FIGHTING EXPENSES	0.33	0.35	0.38	0.41	SAFETY EXPENSES	1.73	1.87	2.02	2.18	SURVEY/AGENCY FEE	0.30	0.32	0.35	0.38	PROTECTIVE CLOTHING	0.63	0.68	0.73	0.79	Operating Expenditure		2.00	2.00	2.00	Total Expend.	50.91	56.99	61.38	66.14
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																						
CISF/SECURITY EXPENSES	47.93	51.76	55.90	60.37																																						
FIRE FIGHTING EXPENSES	0.33	0.35	0.38	0.41																																						
SAFETY EXPENSES	1.73	1.87	2.02	2.18																																						
SURVEY/AGENCY FEE	0.30	0.32	0.35	0.38																																						
PROTECTIVE CLOTHING	0.63	0.68	0.73	0.79																																						
Operating Expenditure		2.00	2.00	2.00																																						
Total Expend.	50.91	56.99	61.38	66.14																																						
	<p>(vi) The operating and direct labour expenditure for the year 2009 – 10 is considered at Rs. 143.49 lakhs. The expenditure projected for the next three years is Rs. 161.57 lakhs, Rs. 173.53 lakhs and Rs. 186.45 lakhs. It is not clear why for 2010-11, the expenditure has been projected by 12.60% over the previous year especially when the projected traffic has been lowered by 2.18%. Kindly carry out the requisite corrections for all the three years as stipulated under clause 2.5.1 of the guidelines.</p>	<p>Operating & Direct labour cost consists of Environmental monitoring charges, own use expenses of diesel generator sets and fire water pumps and third party payments. These charges also include newly proposed charges for providing hoses and labour to connect the hoses. This is an additional cost which we have proposed. We have already obtained Capex. approval for providing marine hoses.</p>																																								
	<p>(vii) The equipment running cost for the year 2009 – 10 is considered at Rs. 252.68 lakhs. The expenditure projected for the next three years is Rs. 273.66 lakhs, Rs. 295.55 lakhs and Rs. 319.20 lakhs. Kindly explain why for 2010-11 to 2012-13, this expenditure has been projected incrementally by around 8.00% over the previous years. BPCL is advised to restrict the expenditure projections for all the three years as per clause 2.5.1 of</p>	<p>As stated earlier in this reply, the jetty facilities are ageing. There are frequent breakdowns or partial shutdowns. Due to corrosive nature of atmosphere the wear and tear of parts and corroding of metals causes increase in maintenance requirements. We have planned major maintenance works on facilities like loading arms, control panels etc. This will increase the cost of repairs & maintenance shown under the head</p>																																								

	the guidelines.	equipment running cost.
(viii)	Lease Agreement states that BPCL has to pay the lease rental for 20 hectares of area required for siting tank farm area and pipeline routing. No expenditure, however, has been shown as incurred by BPCL towards lease rental. BPCL is requested to confirm that no lease rental charges are payable to JNPT in the ensuing three years.	We did not take over the plot offered by the JNPT. Hence JNPT has recently dropped the claim of lease rental dues. We confirm that no lease rental charges are payable to JNPT.
(ix)	The insurance expenditure incurred during 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is Rs. 16.05 lakhs, Rs. 10.08 lakhs and Rs. 13.49 lakhs. The reasons for the wide fluctuations in this expenditure may please be explained. The expenditure projection for the next three years ranges between 11.89 lakhs and Rs. 12.36 lakhs. A copy of the agreement entered with the insurance company (ies) may be furnished.	We enclose herewith a copy of Insurance policy cover note. The policy is consolidated for all the locations. Insurance premium is taken as 0.1 % of the value of fixed assets. As the cost of fixed assets is increasing, the premium amount is also increasing.
(x)	The license agreement makes it obligatory on the part of BPCL to operate all associated facilities and cargo handling equipment at the terminal and also the facilities and equipment at the Tank Farm Area including handling and storage of Class A, Class B and Class C liquids. The expenditure, if any, incurred by BPCL in the infrastructure development of the Tank Farm Area and the recurring expenditure, if any, thereon may be furnished. The income received/receivable by BPCL from the services provided at the Tank Farm Area also may be furnished.	BPCL has not put up any Tank farm so far, and therefore no income has been received
(xi)	If for any services BPCL has entered into any outsourcing arrangements, kindly furnish details thereof along with the copies of the agreements entered into. It may also be certified that such service providers were selected based on competitive tendering.	We have entered into an agreement with IOT Infrastructure & Energy Ltd for operations and maintenance of the jetty as it is a joint venture of IOC. All other activities are governed and controlled by BPCL. A copy of the agreement is furnished.
(xii)	As per the license agreement BPCL has to share the expenditure on deployment of CISF staff with JNPT at a predetermined ratio and additional security arrangements, if so required, can be made by BPCL at its cost. BPCL has not furnished the expenditure on this count separately in the cost statements. The details of expenditure, if any, incurred may be furnished along with the deployment details of security personnel. At the time of last tariff revision it had come to light that there existed a dispute between BPCL and JNPT on the	Annual CISF expenditure is incurred by JNPT for providing security at the gates, jetty and sea front. JNPT at present is distributing these expenses amongst the jetty operators based on water front. There is dispute on this formula as the licence agreement does not mention water front as a basis. As per Licence Agreement, CISF charges should be billed on the actual deployment of security guards. We have requested for the review of charges. JNPT raises the demand regularly every year. The

	quantum of this expenditure to be borne by BPCL. BPCL is requested to inform whether the issue has since been resolved.	dispute is not yet resolved.
6. CAPITAL EMPLOYED		
(i)	The fixed assets have been shown under 4 categories, viz., (i) plant and machinery, (ii) buildings, sheds and other structures (iii) information technology and (iv) furniture and fixtures. As per the license agreement, BPCL is expected to undertake the requisite initial capital dredging. BPCL is requested to state whether it undertook any initial capital dredging and if so, the cost thereof and the category under which the expenditure has been grouped	Initial Capital Dredging at the cost of Rs.28 crores has been undertaken by BPCL. It has been grouped under "Building" category, sub group "Jetty & Approach Trestle"
(ii)	Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and work in progress and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block.	BPCL confirms that only those assets which have been fully commissioned and to be commissioned are in use have been included in the net block.
(iii)	No working capital has been assumed by BPCL in the cost statements. BPCL is advised that clause 2.2.3 of the revised tariff guidelines specifies the limit upto which balances of sundry debtors, inventory and cash balances can be considered for computing working capital and return thereon. BPCL is advised to review its workings afresh, if it so desires.	A review of the operations of the jetty indicates that no working capital is required by the facility as all dealings are done without any credit period. Accordingly we have assumed nil working capital requirements for the facility.
(iv)	In compliance with the license agreement, BPCL has made an initial payment of Rs. 5 crores to JNPT at the time of commissioning of the jetty. As per the guidelines, the upfront payment is required to be amortized over the concession period of 30 years. In this respect, BPCL is requested to carry out necessary corrections in the cost statements after referring para 11 (vii) of this Authority's Order dated 7 August 2007 in Case No. TAMP/26/2006-BPCL (JNPT).	BPCL has not paid any upfront payment to JNPT. However BPCL has given Bank Guarantee of Rs 5 Crore to JNPT which need not to be amortised
(v)	BPCL has proposed to add assets worth Rs. 14 lakhs, Rs. 3073 lakhs and Rs. 800 lakhs respectively during 2009-10, 2010-11 and 2011-12. Please confirm whether the additions proposed are in accordance with the License Agreement entered into with JNPT. Also kindly confirm that the level of investment made is in line with the License Agreement. Further, evidence of action	The License Agreement with JNPT does not stipulate any levels of investment. The proposed investments are normal capital expenditure associated with the jetty facilities. For the addition of assets of Rs. 14 lakhs we have already obtained sanction from our HQ and Purchase Orders are placed on vendors. We

	<p>taken to procure these assets may be furnished. A detailed note may also be furnished as to how these proposed additions will add to capacity and / or reduce unit cost of handling.</p>	<p>enclose copies of some of a report from our system which indicates the sanction references.</p> <p>For other proposals we have initiated the process of approval. Proposals for the year 2010-11 are submitted to HQ for approvals.</p> <p>Copies of estimates and feasibility reports prepared are furnished.</p>
(vi)	<p>The capital employed has been shown in form 4-A as Rs. 11204.38 lakhs, Rs.11129.57 lakhs and Rs.10255.43 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively both under existing rate and under proposed rate. The capital employed for the corresponding years and allocated to various activities like (i) Wharfage and facility management, (ii) Loading arm and wharfage management, (iii) Pipeline compressor, Vapourizer, Pigging and (iv) Water, Bunkering and others aggregate to Rs. 11065.00 lakhs, Rs.10990.19 lakhs and Rs. 10728.89 lakhs respectively under the existing tariff scenario. Under the proposed tariff scenario, the capital employed shown for the same years aggregate to Rs. 11204.39 lakhs, Rs. 10423.49 lakhs and Rs. 10868.27 lakhs respectively. BPCL is, therefore, requested to furnish activity-wise statements where the totals tally with the capital employed furnished in the main statement.</p>	<p>The capital employed has been allocated to each activity. We enclose details of the proposed capital employed along with the justification and feasibility.</p>
(vii)	<p>BPCL has considered ROCE at 16% on the entire capital employed. As per the revised tariff guidelines, the terminal operator is entitled for a return of 16% per annum on business assets, 7.40 % on business related assets and nil % on social obligation assets. BPCL is requested to confirm that the entire capital employed falls under business assets. If it consists other than business assets, BPCL is advised to prepare the cost statements afresh adhering to the guidelines stated herein.</p>	<p>We confirm all these capital investments proposed is for developing or replacing existing business assets only.</p>
(viii)	<p>As per Form 4-B, six projects aggregating investments of Rs. 2891 lakhs are to be commissioned in 2010-11 and another three projects aggregating investments of Rs. 740 lakhs in 2011-12. Please state whether the requisite investment decisions have already been taken and whether the</p>	<p>We confirm that these facilities will be commissioned in 2010-11 and 2011-12 as projected. As majority of the capital employed towards replacement of existing facility / equipment, there would be hardly any capacity addition. Addition of LPG facility will not add to the capacity as LPG vessels will occupy</p>

	<p>work on all these projects is in progress. Kindly confirm that these facilities will be commissioned in 2010-11 and 2011-12 as projected. Reduction in unit operating cost/ improvement in operational efficiency, if any, achieved on account of the proposed additions to the gross block may be indicated.</p>	<p>the jetty in lieu of other vessel.</p>
(ix)	<p>Clause 2.9.6 of the revised tariff guidelines stipulates that project/feasibility report relied upon by Government, financial institutions etc will be relied upon for assessment of reasonableness of fresh investments made/proposed for creation of capacity. Please furnish copies of such projects / feasibility reports.</p>	<p>Investment decision has been taken. However, these expenses are proposed by phasing over next 3 years. A copy of the feasibility report has been submitted.</p>
7.	Miscellaneous	
(i)	<p>In Form 7, BPCL has furnished the details pertaining to the actuals – viz a viz estimates for the years 2006 – 07 to 2008 – 09. To verify the details contained therein such as traffic handled, cargo handling income, operating and other overhead expenses, depreciation, capital employed etc, BPCL is requested to submit the relevant years audited annual accounts and performance reports pertaining to the liquid cargo jetty.</p>	<p>Bharat Petroleum Corp Ltd, a Public Sector Undertaking company, does not prepare location wise annual Accounts and performance reports. We have prepared the cost performance statements based on our internal SAP system generated reports which are compiled and certified by the Chartered Accountant. The said certificate is furnished.</p>
(ii)	<p>As per Form 7, the traffic of 2007-08, operating surplus of 2006-07 and 2008-09, operating income and operating costs of 2008 – 09 and net surplus of 2006 – 07 and 2008 – 09 have increased by more than 20 %. The reason for such variations may please be explained</p>	<p>In 2006-07, operating surplus increased by 260 %. Main contributory factor to this was</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expected salary revision did not take place in this year. • Throughput & income performance better than estimated due to commencement of crude loading. • Due to various constraints, much expenditure could not be undertaken. <p>Installation of crude loading arm and pipeline was in progress throughout 2007 – 08. There were shutdowns at liquid berth. I for erection of loading arms and fabrication of pipelines. Crude loading facility was commissioned this year. The commissioning was delayed due to various restriction at the jetty in fabrication works and safety precautions. Coastal movement of SKO was estimated keeping in mind future plans to bring SKO from Jamnagar, Vadinar.</p>

		However this could not be materialised due to subsidy issues as well as pricing difference. Hence SKO movement was very less compared to the projected one. In 2008-09, operating surplus (loss) reduced by 56.87 %. Main contributory factor to this was throughput & income performance better than estimated due to commencement of crude loading.
8.	<u>SCALE OF RATES</u>	
(i)	BPCL has formulated its proposal by considering an across the board increase of 55% over the existing tariff. The additional services/facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out	The hike in tariff is to provide sufficient surpluses to sustain and maintain the level of services being provided as also to improve safety and environmental measures.
(ii)	BPCL is requested to submit a draft Scale of Rates along with the conditionalities governing application of such charges	Yet to be provided.

6. As the financial year 2009-10 was already completed, BPCL was requested vide our letter dated 25 May 2010 to update the cost statements with actuals for the year 2009-10 and to review the estimates for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 based on the actuals for the year 2009-10. It was also requested to furnish a copy of the audited annual accounts for the year 2008-09 and the draft annual accounts for the year 2009-10.

7.1. A joint hearing in this case was scheduled to be held on 2 June 2010. On that day one proposal of JNPT was also scheduled to be heard. However, at the request of JNPT, the hearings scheduled on 2 June 2010 were cancelled. The joint hearing was subsequently held on 15 June 2010 in the office of this Authority. BPCL, JNPT and the concerned users made their submissions thereat.

7.2. At the joint hearing, JNPT was advised to furnish its comments on the proposal of BPCL within one week. JNPT was also advised to furnish its specific comments on the assessed capacity of the liquid jetty with reference to the facility currently available at the Jetty, restricted capacity due to the repairs proposed to be undertaken by BPCL, traffic forecast and the plea of BPCL to consider revenue share as an item of cost in the traffic computation. By letter dated 17 June 2010, the port was advised to furnish these details by 22 June 2010.

7.3. By letter dated 17 June 2010, Mumbai and Nhava Sheva Ship-Agents Association (MANSA) was advised to furnish its comments on the proposal of BPCL. MANSA by letter dated 21 June 2010 furnished its comments. A copy of MANSA's comments was forwarded to BPCL for remarks and BPCL responded thereto vide letter dated 23 June 2010.

7.4. By letter dated 17 June 2010, BPCL was once again advised to furnish the updated cost statements alongwith a copy of the audited annual accounts for the year 2008-09 and the draft annual accounts for the year 2009-10 by 30 June 2010. BPCL was also requested to indicate the details of the various capital expenditure projects to be undertaken by it in next three years alongwith

the progress and the current status of individual works. By letter dated 13 July 2010 BPCL submitted a revised proposal which contains the details of capital expenditure to be undertaken during 2010-11 and 2011 - 12. It also furnished a statement of income and expenditure and fixed assets as on 31 March 2010 certified by a firm of Chartered Accountants.

7.5. A comparison between the Original proposal dated 21 January 2010 and the revised proposal dated 13 July 2010 of BPCL is summarized below:

Sl. No.	Particulars	As given by BPCL in original proposal filed in January 2010			As given by BPCL in its revised proposal filed in July 2010		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in MT)	5363500	5460500	5555500	5485000	5600000	6000000
2.	Operating Income at existing level of tariff. (Rs. in lakhs)	2941.12	3077.71	3159.91	2917.34	3009.04	3295.87
3.	Net Deficit(-) (Rs. in lakhs)	-1702.83	-1724.60	-1616.18	-1637.07	-1626.66	-1347.71
6.	Net Deficit(-) as % of operating income	-57.90%	-56.04%	-51.15%	-56.12%	-54.06%	-40.89%
7.	Average net surplus / deficit as a percentage of operating income	-55.03%			-50.36%		

8.1. JNPT vide letter dated 1 July 2010 offered its comments on the proposal. Although a copy of it was forwarded to BPCL for remarks, BPCL has not furnished any reply. The comments offered by JNPT on BPCL's proposal are as under:-

(1) Traffic throughput considered for the projections:

The traffic considered for the projected years 2010-11 to 2012-13 are as under:

Year	Traffic (in MMT)
2010-11.1	5363500
2011-12.1	5460500
2012-13.1	5555500

During 2009-10 throughput of 649000 MMT has been achieved indicating a capacity utilization of 118%.

(2) Assessed capacity of BPCL:

It is seen from the projections made in the BPCL proposal that the assessed capacity throughout the period 2010-11 to 2012-13 has been taken as 5.5 MMT. As per the bid document and agreement entered into, the assessed capacity of BPCL jetty is 5.5 MMT. There is no change envisaged in the assessed capacity till date.

(3) Increase in current rates:

BPCL has sought an increase of 55.02% from the existing rates in services. However, regarding other services like pipeline charges, compressor charges, hard and soft pigging, vaporizer charges and bunkering services only cost price of the material plus nominal charges are being recovered.

(4) Audited accounts:

As per the information received from BPCL no location-wise annual accounts are prepared for the Liquid Cargo Jetty at JNPT. All revenue and capital transactions pertaining to the jetty are recorded in a separate cost centre in the accounting

system. Items pertaining to the cost centre have been extracted and the statements duly certified by a practicing Chartered Accountant. The cost statements are based on internal SAP system generated reports.

(5) Direct Operating cost:

The following observations are made relating to the projections for 2011-12 & 2012-13.

- a) Direct labour & operating cost has been increased by 7.44%.
- b) Equipment running cost have been increased by 8%
- c) Other expenses have been increased by 7.70% in 2011-12 and 7.75% in 2012-13. These expenses consist of CISF security, fire fighting expenses, safety expenses, protective clothing, and are mainly related to safety and security of the jetty.
- d) Management & Admn. Overheads have been increased by 8%
- e) Insurance cost has been varied based on the assets to be insured for each of the projected year.
- f) Royalty/Revenue share is shown as a part of direct operating cost

The increase in operating cost considered for the projections are not as per the TAMP guideline No.2.9.2.

(6) Royalty shown as operating cost :

The royalty received from BPCL as per the audited accounts of JNPT are as stated below

(Rs. In crores)

	<u>2007-08</u>	<u>2008-09</u>	<u>2009-10</u>
Royalty shown as paid to JNPT In the BPCL proposal	6.29	12.64	14.25
Royalty received as per accounts	6.29	9.22	10.98

(7) Capital cost :

From Form-4(B) of BPCL proposal the following observations are made:

(Rs. In lakhs)

	<u>2010-11</u>	<u>2011-12</u>	<u>2012-13</u>
Fire water pump replacement	625	---	---
LPG loading arm	400	---	---
Fire protection facility augmentation	1000	---	---
Oil spill response facility	500	---	---
LPG pipeline installation cost	216	---	---
LPG project management expenses	150	---	---
Replacement of fender, QRMH, High Mast Tower & Yard light	---	240	---

Loading arms control panel	---	100	---
Strengthening of jetty structure	—	400	—
TOTAL	2891	740	Nil

These figures are not matching with the details of the capital expenditure given in Form-4A.

(8) Income projections :

Income projection as shown in Form-2B of the BPCL proposal is as stated below.

	<u>2010-11</u>	<u>2011-12</u>	<u>2012-13</u>
Traffic (MT)	5363500	5460500	5555500
Wharfage and handling charges (Rs. In Lakhs)	2941.12	3077.71	3159.91

(9) Penalties :

BPCL has asked for the levy of three types of penalties on the consignee as stated below:

- a) penalty of low flow rate - low flow rate of the vessels affects the business as volumes are reduced.
- b) vessel idling charges- results hampers throughput operations
- c) penalty for leakages at jetty

It is stated that these penalties are to be levied as a measure of deterrent rather than as an income earning exercise. Hence, the income under these heads has not been estimated.

(10) Way leave charges

The way leave charges paid to JNPT have been shown under the head 'Management and Administration Overhead'. It is seen from the proposal that the expenditure on this account is shown as Rs.27 lakhs per year with an escalation of 4% every year. The details relating to Way Leave Charges as per the books of accounts of JNPT are as stated below:

	<u>2007-08</u>	<u>2008-09</u>	<u>2009-10</u>	(Rs. In lakhs)
Billed amount	22.53	23.66	24.84	
Amount received	3.26	4.90		

The cumulative outstanding as on 31.03.2010 on account of way leave rent is Rs.486.64 lakhs.

(11)Repairs and maintenance cost:

The repairs to the terminal as per the license agreement have to be undertaken by BPCL. The repairing and maintenance cost have been shown in the projected years 2010-11 to 2012-13 under equipment running cost. The estimated costs for the three years are Rs. 273.66 lakhs, Rs.295.55 lakhs and Rs.319.20 lakhs.

(12) Specific comments of JNPT on the assessed capacity of BPCL Liquid Jetty:

As per the bid document and the agreement entered into with BPCL the assessed capacity of BPCL liquid jetty is stated as 5.5 MMT. There is no change envisaged in the assessed capacity till date. Clarifications were sought from BPCL regarding the throughput achieved of 5.70 MMT in 2008-09 and 6.49 MMT in 2009-10 being much higher than the assessed capacity of 5.50 MMT for the liquid jetty. BPCL in its clarification has stated that the product mix handled by BPCL during the last two years had a large proportion of HSD, Naphtha, furnace oil in 2009-10 leading to increased flow rate of the products handled. Hence, huge quantities were loaded in the short time. BPCL does not influence the discharge rates for cargo which is dependent on ship pumping rates, pipeline diameter and storage capacity. It is further clarified that there is no guarantee that the same product mix will continue in the projected years. The berth is already being operated at 97% to 103% during the period of the last three years. Hence, it appears that the assessed capacity indicated by BPCL for the projected years is reasonable.

(13) Restricted capacity repairs proposed to be undertaken by BPCL :

As per the clarifications received from BPCL:

- a) **Replacement of fire fighting facility** – This involves replacement of three fire water pumps with higher capacity 5 no. of pumps, replacement fire water hydrant pipeline, tower monitors and hydrant points. These fire fighting facilities are being undertaken as per the directives received from Ministry of Petroleum in the background of the Jaipur IOC fire. As the jetty cannot be operated without fire fighting system shutdown will be required to be taken for at least one month.
- b) **Structural repairs** : - The RCC structure at the jetty are more than 12 years old and are damaged over a period of time wherein steel reinforcement are exposed due to erosion /corrosion. This will require BPCL to undertake major jetty repairs, replacement of fenders etc during the projected years. This will lead to partial shutdown of the liquid cargo jetty at least for two months.

Due to the facts stated in points (a) &(b) above the throughput is estimated at 5.3 MMT, 5.4 MMT& 5.5 MMT in the projected years.

(14) Proposal of BPCL to consider royalty as an item of cost :

As per TAMP guidelines royalty / revenue share will be taken into account as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid loss to the operator on account of royalty / revenue share subject to maximum of the amount quoted by next lowest bidder. Further BOT agreement should be before July, 2003 and there should be provision in the agreement. The agreement with BPCL has been entered into on 17th Aug., 1999 and it contains a clause for payment of royalty. BPCL was awarded the liquid cargo terminal on nomination basis. Hence, in this case both highest bidder and the next lowest bidders are on equal footing. The BPCL agreement is silent on royalty being allowed as pass through. Hence, the royalty can be regulated strictly as per clause 2.8.1 of TAMP guidelines.

8.2. A copy of JNPT's letter dated 1 July 2010 was forwarded to BPCL for comments on 6 July 2010. BPCL however has not offered its comments thereon.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). Clause 2.13 of the tariff guidelines mandates a review of the actual physical and financial performance of the jetty at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The position with reference to the period relating to the years 2007 – 08 to 2009 – 10 is discussed below.

- (a) the actual aggregate traffic stood at 15.27 MMT as against the estimated traffic of 14.28 MMT during the years 2007-08 to 2009-10. BPCL has actually handled 6.93 % additional traffic when compared with the estimates.
- (b) The actual aggregate operating income amounted to Rs. 87.78 crores as against the estimate of Rs. 76.69 crores, an increase of 12.63 %.
- (c) The aggregate operating expenditure including depreciation and other overheads amounted to Rs. 34.41 crores as against the estimate of Rs. 30.45 crores, an increase of 13.00 %.
- (d) The actual aggregate operating surplus is Rs. 53.36 crores as against the estimate of Rs. 46.23 crores, an increase of 15.42 %.
- (e) The aggregate capital employed has been Rs. 289.65 crores as against the estimated capital employed of Rs. 297.57 crores.
- (f) The estimated net deficit of Rs. 1.41 crores during 2007 – 08 to 2009 – 10, actually turned into a net surplus of Rs. 14.34 crores.

A statement showing the analysis for the years 2007 – 08 to 2009 – 10 is attached as **Annex I**. The performance variation between the estimates and the actuals for the years 2007 – 08 to 2009 – 10 is not more than 20%. As such, no adjustment of the past period appears to be warranted in the next tariff cycle.

(ii) (a) The actual throughput handled by BPCL during 2007-08, 2008-09 and 2009-10 stood at 3.07 Million Metric Tonnes (MMT), 5.70 MMT and 6.49 MMT respectively. BPCL has estimated the throughput for 2010-11 to 2012-13 at 5.48 MMT, 5.60MT and 6.00 respectively. Compared to the actual traffic of 2009-10, the projections for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are less by 15.56 %, 13.71 % and 7.55 % respectively. When requested to clarify about the reduction in the traffic projections for the next three years, BPCL has stated as under:-

- Naphtha coastal movement had to be estimated downwards due to expiry of agreement between HPC and RCF.
- Due to increase in prices in international market, coastal naphtha movement has reduced drastically.
- Commissioning of more refineries in Gujarat has increased the availability of indigenous base oil. The indigenous base oil is being transported in land through bulk lorries. The import of base oil has hence reduced drastically.
- Edible oil imports are expected to be handled more at Kandla due to availability of refining / processing facilities in Gujarat.
- Due to increase in refining capacity in India, petroleum products such as HSD, motor spirits etc are hardly imported nowadays.
- The jetty, constructed between 1998 – 2002, is ageing and breaking down frequently and in 2010-11, a major overhaul of the main facilities has been planned which will require partial / full shutdown of facilities at the jetty. Since these engineering works will hamper vessel berthing, the throughput will decrease.
- The jetty is presently utilised to the extent of 97 to 100% of its capacity and hence there is no scope for further increase in throughput.

(b) Naphtha handled in 2009-10 was about 8.53 lakh tonnes. BPCL expects to handle only 4.50 lakh tonnes, 4.50 lakh tonnes and 5.00 lakhs tonnes of Naphtha during 2010-11 to 2012-13. The edible oil to be handled during 2010 – 11 to 2012 – 13 has been estimated at 7.00 lakh tonnes, 7.00 lakh tonnes and 7.5 lakh tonnes per annum as against the actual handling of 8.62 lakh tonnes during 2009-10. There is a marginal drop in the projection of crude to be handled - at 27.50 lakh tonnes per annum - during the ensuing three years as against the actual handling of 27.78 lakh tonnes during 2009 – 2010. BPCL expects to handle 3 lakh tonnes, 3.00 lakh tonnes and 3.50 lakh tonnes of base oil during 2010-11 to 2012-13 as against the handling of 3.40 lakhs tonnes during 2009-10. BPCL has stated that it would invest an aggregate of Rs. 7.66 crores on commissioning of an LPG loading arm and laying of LPG pipeline during 2010 – 11 and Rs. 1 crore in 2011-12 on installation of loading arms control panel. BPCL has estimated to handle 1,00,000 tonnes of LPG per annum during 2011 – 12 and 2012 – 13.

(c) As per the directives received from Ministry of Petroleum in the background of the fire at IOC depo in Jaipur, BPCL proposes to replace the fire fighting facility at the jetty during the projected years. BPCL has also proposed to undertake major jetty repairs, replacement of fenders etc during the ensuing two years. According to BPCL, the work of replacement of the fire fighting facility will necessitate shutdown of the jetty at least for one month and the structural repairs will lead to partial shutdown of the jetty at least for two months.

(d) JNPT has endorsed the throughput estimation of BPCL for the next three years stating that the replacement of fire fighting facilities will result in the shut down of the jetty atleast for one month and the structural repairs would lead to partial shutdown of the jetty atleast for two months.

(e) The cargo-wise traffic projection furnished by the BPCL for the purpose of tariff fixation is as under

In Metric Tonnes

Sr.No.	Details	2009-10 (actuals)	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Naphtha	853745	450000	450000	500000
2.	Base Oil	340165	300000	300000	350000
3.	Edible oil	862630	700000	700000	750000
4.	HSD	514072	500000	500000	500000
5.	Crude oil	2778956	2750000	2750000	2750000
6.	LPG	---	---	100000	100000
7.	Others	1146432	785000	800000	1050000
	TOTAL	6496000	5485000	5600000	6000000

(f) As per the concession agreement BPCL has entered into with JNPT the minimum guaranteed traffic from the 5th year of commencement of the operation is 4 million tonnes per annum. Since the traffic projected for the years 2010-11 to 2012-13 exceeds the minimum guaranteed traffic, and the jetty will be subjected to shutdown fully or partially for major overhaul and also considering the reasons advanced by BPCL for drop in the throughput as detailed in sub-para ii (a) above the traffic projections furnished by BPCL are relied upon for the purpose of this analysis. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to BPCL due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review in line with the tariff guidelines.

(iii). (a) The consolidated operating income from the liquid cargo terminal for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 amounted to Rs.18.56 crores, Rs.38.29 crores and Rs.36.92 crores respectively. The operating income projected, based on the existing tariff and the estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13 is Rs.29.17 crores, Rs.30.09 crores and Rs. 32.95 crores respectively. BPCL has projected for 2010-11 a decrease in throughput by 15.56 % vis-à-vis that of 2009-10. The decrease in operating income projected for the corresponding period is 21%. When specifically requested to justify BPCL has replied that though the volume decrease is by 15.56 %, the decrease in income is 21 % because of the variation in the cargo mix estimated to be handled in 2010 – 11.

(b) BPCL has proposed a new tariff item viz. Vessel Idling Charges the details of which have been discussed subsequently at para (xvii) (b). On the ground that vessel idling charges are to be levied as a measure of deterrent, no income under this head has been estimated by BPCL. However, an estimated income of Rs. 6,00,000/- lakhs per year have been considered by us on the assumption that such levy would be levied on an estimate basis for twenty occasions per year.

(c) As already stated in sub-para iii (a) above, the income projected for the next three years are not exactly in tandem with the traffic projections. BPCL has stated that the variation in the volume decrease and the income decrease need not be in direct proportion due to the existence of rate difference amongst the various products. Giving credence to this explanation, the income projection furnished by BPCL is relied upon for the purpose of this analysis. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to BPCL due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review in line with the tariff guidelines.

(iv).

(a) As per the cost sheet submitted by BPCL, the consolidated operating cost of the jetty amounted to Rs. 8.22 crores, Rs.14.83 crores and Rs.19.03 crores for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. The projected operating cost for the next 3 years is Rs.16.83 crores, Rs.17.29 crores and Rs.18.68 crores respectively. The items included therein are operating and direct labour, equipment running cost, royalty payment to JNPT and other expenses excluding depreciation and management and administrative expenses.

(b) The operating and direct labour expenditure projected for 2010-11 to 2012 – 13 are Rs. 2.05 crores, Rs. 2.13 crores and Rs. 2.21 crores respectively. This expenditure includes environmental monitoring charges, expenses on diesel generator sets and fire water pumps and third party payments. These charges also include the cost for providing hoses and labour to connect the hoses. This expenditure has been allocated amongst the four activities of (i) cargo handling, (ii) wharfage management, (iii) pipeline pigging etc and (iv) bunker and water supply in the ratio of 80:10:5:5

(c) As ascertained from BPCL, the equipment running cost consists of (i) repairs and maintenance, (ii) the cost of spares, (iii) breakdown repairs and (iv) expenses towards meeting the annual maintenance contracts for preventive maintenance of all the equipment including the marine loading arms, their various valves, fire fighting pumps, jetty pumps and air compressor. This expenditure projected for 2010-11 to 2012 – 13 is Rs. 1.38 crores, Rs. 1.49 crores and Rs. 1.61 crores respectively. It has been allocated amongst the three activities of (i) wharfage management, (ii) pipeline pigging etc and (iii) bunker and water supply in the ratio of 50:30:20.

(d) Other expenses consist of fire fighting expenses, safety expenses, survey agency fees, CISF expenses and expenses on protective clothing etc. This expenditure projected for 2010-11 to 2012 – 13 are Rs. 1.43 crores, Rs. 1.48 crores and Rs. 1.54 crores respectively. It has been allocated amongst the four activities of (i) cargo handling, (ii) wharfage management, (iii) pipeline pigging etc and (iv) bunker and water supply in the ratio of 60:20:10:10.

(e) The expenditure on insurance projected for the three years is Rs. 11.89 lakhs, Rs. 12.36 lakhs and Rs. 12.36 lakhs respectively. This expenditure has been allocated amongst the four activities of (i) cargo handling, (ii) wharfage management, (iii) pipeline pigging etc and (iv) Bunker and water supply in the ratio of 60:20:10:10.

(f) Management and administration and general overheads expenses consist of employee cost, travel cost, rent, communication, courier, postal, printing and stationery, inspection fees, legal and miscellaneous expenditure, hire of

vehicles and bank guarantee charges. This expenditure has been fully allocated to the wharfage activity.

- (g) As stated earlier, BPCL in the cost statement has allocated the operating and direct labour, equipment running cost, other expenses and insurance under the four activities of (i) cargo handling, (ii) wharfage management, (iii) pipeline pigging etc and (iv) Bunker and water supply at varying percentages. BPCL has not come forward with any cogent explanation on the basis of allocation followed by it. The allocation of common costs to different activities plays a role in determining the financial result of that activity. The basis of allocation of expenditure under different activities proposed now is different from the basis adopted at the time of the earlier Order. The aggregate operating expenditure (excluding depreciation) estimated for the years 2010 – 11 to 2012 – 13 has been allocated under the abovementioned four activities in the ratio of 73:8:16: 4 which was the basis followed at the time of issuance of the Order in August 2007.
- (h) Coming to the activity-wise details of operating cost, the BPCL has projected an expenditure of Rs. 14.42 crores, Rs 14.73 crores and Rs. 15.96 crores respectively for the ensuing 3 years under cargo handling activity. The expenditure included herein is operating and direct labour, royalty payment to JNPT, insurance and other expenses excluding depreciation.
- (i) The expenditure in respect of (i) operating and labour, (ii) other expenses, (iii) management and administration and (iv) general overheads projected by BPCL for the years 2010-11 to 2012-13 is in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of wholesale price index for all commodities. These expenditure projections are, therefore, accepted without any modification. The insurance expenditure incurred in 2008 – 09 was Rs. 17.17 lakhs. BPCL has proposed this expenditure at Rs. 11.89 lakhs, Rs. 12.36 lakhs and Rs. 12.36 lakhs for the years 2010-11 to 2012 – 13 which has also been accepted without any modification. The equipment running cost has been projected by BPCL with an escalation factor of 8 % over the expenditure of 2009-10. This expenditure stood at Rs. 1.28 crores in 2009-10. It has been projected at Rs. 1.38 crores, Rs. 1.49 crores and Rs. 1.61 crores respectively for 2010-11 to 2012-13. When advised to limit the expenditure with reference to current movement of WPI vide Clause 2.5.1 of the tariff guidelines, BPCL has informed that it has planned major maintenance works on facilities like loading arms, control panels etc which will increase the cost of repairs and maintenance shown under the head equipment running cost. Considering the facts put forward by BPCL, this Authority relies on the expenditure projected by BPCL in this regard for the next three years without any modification. In this regard, it may be noted that the estimated repair cost considered by us works out to 1.95 %, 1.89 % and 2.04 % of the respective gross block of the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 which appears to be reasonable.
- (j) At the existing level of tariff the royalty payable has been estimated by BPCL at Rs. 11.84 crores, Rs. 12.06 crores and Rs. 13.19 crores respectively for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-2013. As per the guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The license agreement was

signed by the BPCL in August 1999. The licence was awarded on a nomination basis and no competitive bids were invited as per the directions of the Ministry of Petroleum. Since there is no second bid available for comparison, BPCL at the time of last revision in 2007 had sought pass through of the entire royalty payable to the JNPT. The tariff guidelines do not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison. Therefore, the Government was requested under letter dated 22 March 2007 to advise in the matter of treating revenue share/royalty in such cases as cost for tariff fixation. BPCL in May 2007 requested this Authority to provide a copy of the letter dated 22 March 2007 addressed to the Government to enable it to take up appropriately with the Ministry for an early clarification in this regard. A copy of the said letter was furnished to BPCL. Since the Government did not convey any decision in this regard, the royalty payable by BPCL was not allowed as pass through at the time of last rate revision. In the absence of any specific direction till date from the Government about the treatment of royalty, the royalty payable by BPCL to JNPT has not been treated as pass through even in the present tariff fixing exercise. If any decision contrary to this position is received from the Government, this Authority is inclined to undertake a review of the tariff of the BPCL to correctly reflect the decision of the Government.

(v). The depreciation provided by BPCL for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 amounted to Rs.6.81 crores, Rs.6.77 crores and Rs.6.87 crores respectively. The depreciation provided for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is Rs.8.36 crores, Rs.8.74 crores and Rs.8.74 crores. At the time of last tariff revision in August 2007, it was given to understand that in compliance with the license agreement, BPCL has made an upfront payment of Rs. 5 crores to JNPT and this amount has been capitalized and is being depreciated over a period of 20 years at the rate applicable to fixed assets category as per Companies Act, 1956. Since the tariff guidelines stipulate that the upfront payment is to be amortized over the concessional period, while carrying out the cost analysis in 2007 Rs.16.67 lakhs per year was considered as amortization expenditure and the capital employed was increased by Rs. 8.33 lakhs per year towards unamortized expenditure on this account. BPCL in its letter dated 6 May 2010 has informed that it has not paid any upfront payment to JNPT, but has only given a bank guarantee of Rs. 5 crores to JNPT and hence this payment need not to be amortized. Since no upfront payment has been made, but only a Bank Guarantee has been executed no expenditure has been considered under the head amortization in the present cost analysis. However, the wrong addition made to the capital employed and additional expenditure allowed under amortization in the last Order has been suitably adjusted in the current tariff cycle.

(vi). BPCL has stated that it has not assumed any working capital for operation and maintenance of the jetty as all dealings are done without any credit period.

(vii). (a) As per the cost statement furnished by BPCL, the net block forming capital employed stands at Rs.103.64 crores, Rs.96.40 crores and Rs.89.60 crores respectively for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. BPCL has identified and presented the net block relating to each of the activities, viz., (i) Cargo handling, (ii) Wharfage Management and Loading Arm, (iii) Provision of pipeline compressor, pigging, vaporizer and nitrogen and (iv) bunker and supply of water. BPCL has proposed augmentation of its net block aggregating to Rs. 38.76 crores during the next two years (Rs. 30.76 crores in 2010-11 and Rs. 8 crores in 2011 -12). Except for a small expenditure of Rs. 3 lakhs in improvement of its information technology in 2010-11, the bulk of the proposed capital expenditure is under the head plant and machinery. It has also confirmed that all these investments are for developing or replacing the existing business assets. BPCL has confirmed that the investment decisions have already been taken and the expenses will be incurred in

phases and the facilities will be commissioned in 2010-11 and 2011-12. In support of its claim that the investment will be made during the next two years, BPCL has produced a copy of the decision taken at the level of its "Committee of Functional Directors" in respect of the setting up of the LPG import facility at JNPT and laying of pipeline from JNPT to Uran LPG bottling plant. In Form 4 B, BPCL has given details of nine projects (where individually investment exceeds Rs. 1 crore) aggregating to Rs. 36.31 crores to be incurred in 2010 – 11 and 2011 – 12 viz (i) fire water pumps replacement (Rs. 625 lakhs), (ii) LPG loading arm (Rs. 400 lakhs), (iii) fire protection facility augmentation (Rs. 1000 lakhs) (iv) fender, QRMH, highmast tower and yard light (Rs. 240 lakhs) (v) oil spill response facility (Rs 500 lakhs) (vi) LPG pipeline installation cost (Rs. 216 lakhs) (vii) LPG project management (Rs. 150 lakhs) (viii) loading arms control panel (Rs. 100 lakhs) and (ix) strengthening of jetty structures (Rs. 400 lakhs). BPCL has stated that the projects at Sr.Nos. (iv), (vii) and (ix) herein will be commissioned in 2011-12 and the other projects will be commissioned in 2010-11. BPCL has also submitted extracts of its internal documents justifying the capital expenditure. Relying upon these documents, the additions to capital estimated at Rs. 30.76 crores, Rs. 8.00 crores and Rs. nil respectively for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is considered. If, however, any undue advantage is found to have accrued to BPCL due to over estimation of capital expenditure, adjustment will be made in the tariff at the time of next review in line with the tariff guidelines.

- (b) The JNPT Liquid Bulk Users Association has stated that the BPCL though has put up several pipelines of 5 kilometers long, it does not allow the needy to make use of those lines. BPCL has countered this argument stating that it will allow anyone to use those pipelines if the parties fulfill the specified conditions. BPCL has also confirmed that in its cost structure, the cost of those pipelines has not been included.
- (c) BPCL has considered all its assets as business assets and it has no assets to classify under the category social obligation assets.
- (d) Though in the cost statement the capital employed as on 31 March 2010 has been shown by BPCL as Rs. 89.60 crores, as per the certificate of its Chartered Accountant the gross acquisition of assets is only Rs.72.65 crores as on that date. This matter of difference in the capital employed had come to the focused attention of this Authority at the time of the last tariff revision in August 2007. It has gone on records then that the jetty was built by BPCL and IOCL jointly by sharing the cost equally and the certificate issued by the Chartered Accountant only mentioned the acquisition value of the assets as appearing in BPCL books as the balance 50% of the acquisition value has been transferred to IOC. A doubt then arose whether only 50% of the value of the assets as appearing in the books of accounts of BPCL should be considered for determining the ROCE. BPCL at that occasion informed that as per the clause pertaining to computation of compensation in the concession agreement, the termination payments referring to depreciated costs require reference to statement of costs by an independent Chartered Accountant and not the books of the licensee. Further, the agreement with IOC requires sharing of depreciation, other costs and revenues in equal proportion. JNPT also expressed the view that the entire asset value could be considered for the purpose of calculation of ROCE. In view of these explanations, the total value of the assets jointly created by IOCL and BPCL was considered for the tariff setting exercise in August 2007. Similar treatment has been given in this respect in the present rate revision exercise.

(e) It was observed at the time of earlier tariff revision in 2007 that the jetty has been constructed by BPCL at a huge cost as per the conditions laid down by JNPT in the BOT agreement even to cater to bigger vessels carrying containers. BPCL was, therefore, then advised to consider a reasonable amount as capital employed which would be relevant for handling of about 5.5 million tonnes of liquid cargo. In reply BPCL stated that the jetty has been constructed by it as per the guidelines laid down by JNPT and it has considered only reasonable portion of capital employed for tariff proposal. As per clause 2.9.11. of the tariff guidelines, in the case of private terminal operators, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. Although this clause is directly related to capacity utilisation, it has a bearing on the investment made by the private terminal operators in fulfillment of the conditions stipulated in the concession agreement and hence this Authority in its Order dated 7 August 2007 allowed return on the entire investment. Even in this occasion similar query was raised and similar reply was offered by BPCL. Following the decision taken earlier, in the tariff setting exercise now being carried out the ROCE has been calculated on the entire investment made by BPCL.

(viii). JNPT was specifically requested to offer its comments on the assessed capacity of the jetty since at the joint hearing, MANSA expressed its view that there is a need to reassess the capacity. JNPT has informed that as per the bid document and the agreement entered into with BPCL the assessed capacity of the jetty is 5.5 MMT. JNPT has further sought clarification from BPCL as to how it could achieve the throughput of 5.70 MMT in 2008-09 and 6.49 MMT in 2009-10 being much higher than the assessed capacity of 5.50 MMT. The clarification furnished by BPCL to JNPT is that on completion of construction in 2001-02, the design throughput of the jetty was assessed at 5.5 MT as per the estimates of Engineers India Ltd who carried out the feasibility study. BPCL has further stated that the product mix handled during the last two years had a large proportion of HSD, naphtha, and furnace oil leading to increased flow rate which resulted in loading of huge quantities in the short time. BPCL has also informed JNPT that it does not influence the discharge rates for cargo which is dependent on ship pumping rates, pipeline diameter and storage capacity. According to JNPT, there is no guarantee that the same product mix will continue in the projected years. Since the berth is already being operated at 97% to 103% capacity during the last three years, JNPT is of the view that the assessed capacity of 5.5 MMT indicated by BPCL for the next three years is reasonable. In the absence of any scientific calculation substantiating the designed capacity of the jetty, this Authority is constrained to accept the capacity of the jetty as 5.5 million tonnes as stated by BPCL and endorsed by JNPT.

(ix). Since the capacity utilization is estimated to be more than 60% during the years 2010 – 11 to 2012 -13, the maximum permissible return of 16% is allowed on the capital employed.

(x). In light of the analysis given above, the cost statements for the jetty as a whole and for different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-II and Annex II (a) to (d).

(a). Summarized results of the main activities and the jetty as a whole are as follows:

Sr.No	Particulars	Operating income (Rs. in lakhs) (at the existing tariff)			(Net surplus(+)/Deficit(-) (Rs. in lakhs)				(Net surplus (+)/Deficit (-) as a % of operating income.			Average Surplus/Def icit %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1.												
	Cargo handling	2677.32	2763.99	3033.32	-35.96	-29.11	325.40	260.33	-1.34	-1.05	10.73	2.78
	Wharfage	154.10	157.33	168.57	-72.30	-61.00	-41.76	-175.06	-46.92	-38.77	-24.78	-36.82

4008 GI/10-10

management											
Pipeline pigging etc.	30.59	31.24	33.47	-333.89	-321.83	-308.32	-964.04	-1091.33	-1030.30	-921.25	-1014.30
Bunker and water supply	55.32	56.48	60.52	7.94	9.59	14.09	31.62	14.35	16.98	23.27	18.20
TERMINAL AS A WHOLE	2917.34	3009.04	3295.87	-434.22	-402.36	-10.60	-847.17	-14.86	-13.37	-0.32	-9.53

(b). The activity-wise additional revenue sought to be generated by BPCL through the proposed tariff revision, is as follows:

Sl. No.	Activity	Additional Income			Total
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	Cargo handling	1348.17	1391.81	1527.43	4267.41
2.	Wharfage management	139.92	142.85	153.06	435.83
3.	Pipeline pigging etc	48.28	49.29	52.81	150.38
4.	Bunker and water supply	6.68	6.82	7.31	20.81
	Total	1543.05	1590.77	1740.61	4874.43

Though BPCL has sought an across the board rate increase of 50.36% over the existing rates, it has not adhered to the said rate increase while arriving out the additional income under activities pipeline, pigging etc and bunker and water supply.

(xi). The increase in rates proposed is required to be justified in terms of the tariff guidelines with reference to the cost deficit position for the terminal as a whole. The summarised result brought out at para. (x)(a) above are analysed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective activities reckoning with the estimated additional revenue position brought out at para. (x) (b) above.

(xii). The estimated financial position at the existing level of tariff for the jetty as a whole shows an aggregate deficit of Rs. 8.47 crores for the three years of 2010-11, 2011-12 and 2012-13 vis-a-vis the targeted additional revenue generation of Rs. 48.74 crores through the proposed tariff revision. As explained subsequently at para xvii (b) that follows, an additional revenue of Rs. 18 lakhs has been contemplated under the proposed levy of vessel idling charges during the years 2010-11 to 2012-13. The deficit to be covered by tariff increase thus works out to Rs. 8.29 crores.

(xiii). The wharfage management activity shows an aggregate deficit of Rs. 1.75 crores which is 36.82 % of the operating income. Against the rate increase of 50.36 % sought by BPCL, this Authority approves a rate increase of 36.82 % on this service to attain a revenue neutral position.

(xiv). The activity of providing pipeline services, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen and vaporizing charges shows an aggregate deficit of Rs. 9.64 crores during the ensuing 3 years which is 1014.30% of the operating income. The increase sought by BPCL on these activities is 50.36 %. In view of the deficit position reflected in the cost analysis, this Authority is inclined to accord approval to the rate revision sought by BPCL in these activities. This rate increase will generate an additional income of Rs. 0.48 crore in the next three years.

(xv). The activity bunkering services and supply of fresh water to vessels for the 3 years 2007-08 to 2009-10 shows a surplus of Rs. 0.31 crore which is 18.2 % of the operating income. In view of the surplus position, in fact, there exists a case to reduce the existing rates of these activities by 18.20 % to maintain an activity wise revenue neutral position. However, since the jetty as a whole shows an aggregate deficit of Rs. 8.29 crores, this Authority retains the existing rates on these activities.

(xvi). The cargo handling activity shows an aggregate surplus of 2.60 crores. BPCL has sought an across the board increase of 50.36 % in rates in wharfage. Although the stated position of this Authority is not to allow any increase in tariff for those activities which show a surplus, the fact remains that at the existing level of tariff the terminal as a whole shows an aggregate deficit of Rs. 8.29 crores for the three years of 2007-08 to 2009-10. Acceding the rate increase of 36.82 % in wharf management (additional income of Rs. 1.75 crores), 50.36 % in pipeline pigging etc (additional income of Rs. 0.48 crore) and retention of existing rates in bunker and water supply (additional income of Rs. 0.31 crore) would leave a net deficit of Rs. 5.75 crores. Since the group of users availing all the facilities provided at the jetty is the same, this Authority accords approval to increase the wharfage rates to the extent of covering the resultant deficit of Rs. 5.75 crores. A 6.78 % across the board increase in the existing wharfage rates would cover this deficit and this Authority therefore, accords approval thereto. It is to be mentioned herein that this approach was followed in determining the rate increase at the time of last tariff revision in August 2007.

(xvii) (a) BPCL has proposed introduction of three new tariff items viz. vessel idling charges, penalty for low flow rate and penalty for leakages at the jetty which are discussed in the following sub-paras.

(b) Vessel idling charges:- According to BPCL many a times operation of vessels is stopped due to various reasons attributable to tank farm and tankers. After berthing of vessel at the jetty four hours are initially allowed to start the operation and four hours after completion. Quite often vessels do not get ready for sailing within the permissible time which causes loss of time and revenue to BPCL. Idling of vessels at the jetty delays turn of other vessels in queue and also forces the jetty to remain idle. As a deterrent, BPCL has proposed to introduce a vessel idling charges to be levied on the consignees. It has arrived at the proposed rate with reference to the hourly loss of opportunity of earning. Considering the total berth hours available in a year at 17520 (365 days x 24 hours x 2 berths), during 2008 -09 BPCL had a total berth occupancy of 12985 hrs (74.11 %) and a total operation time of 10220 hours. The total revenue generation in 2008 – 09 stood at Rs. 32.30 crores. Based on the revenue generation per hour at Rs. 314.4 (Rs. 32.08 crores divided by 10220 hours), for overstaying of the vessels BPCL has proposed a penalty of Rs. 30,000 per hour.

The objection raised by MANSA in this regard is with reference to the provision contained in the Scale of Rates of JNPT for levy of penal berth hire charges for not achieving the minimum flowrates for certain commodities and idling of the vessels berthed at the jetty operated by BPCL. As per the

provision contained in the Scale of Rates of JNPT, penal berth hire charge shall be levied at the prescribed rates in addition to berth hire charges, if a vessel other than container / car carrier vessels occupies the berth beyond 6 hours after completion of operations. Further, as per the SOR of JNPT, vessels carrying liquid cargo like furnace oil, carbon black feed stock, bright stock etc must have adequate heating arrangements to maintain the prescribed average discharge rates for effective working of 20 hours per day. If the discharge rate of such vessels falls below the specified rates, JNPT reserves the right to charge penal berth hire. In the view of MANSA it is a double penalty for the same default, if BPCL also levies charges for overstay of the vessel at its jetty. It has to be recognized that when a vessel overstays at the berth it not only occupies the berth after the operations are over but also the landward facilities of BPCL are clogged; and, the revenue earning time of BPCL is wasted. As such the penal berth hire contained in JNPT Scale of Rates is in compensation of the strain passed on to JNPT's operations due to overstay of the vessel whereas the BPCL proposal to impose a penalty for overstay of vessel at its jetty is for compensating the loss of its revenue generating time. In view of this position, the proposal of BPCL to impose penalty does not amount to double charging.

Though the Licence Agreement entered into between JNPT and BPCL does not authorize the BPCL to collect vessel related charges, it has to be kept in view that the charge proposed by the BPCL is in the form a penalty for overstay of vessel at its terminal. For overstay of vessels after completion of operation due to users fault, this Authority under Order No. TAMP/49/2008-GTIPL dated 3 March 2010 and Order no. TAMP/14/2008 – NSICT dated 19 September 2008 has approved a penalty of Rs. 1,00,000/- per hour. On this analogy, this Authority accords approval to the levy of penalty at the rate of Rs. 30,000 per hour for overstay of the vessels at the BPCL jetty beyond 2 hours after completion of operation due to users fault.

As stated earlier, BPCL has proposed the levy of vessel idling charges on the consignees. Since the levy is to act as a deterrent against overstay of the vessel at the jetty, this Authority accords approval to the levy of the proposed vessel idling charges which will be levied from the concerned vessels and not from the consignees.

c) **Penalty for low flowrate:-** BPCL has stated that quite often there are restrictions on the flow rate either from tanker side or from tank farm side due to reasons like no ullage in tanks, topping up of tanks, deteriorated conditions of pipelines, stripping of vessel tanks etc. Some vessels give flow rate as low as 50m³ per hour. The low flow rate increases the time of operation of the vessels and the jetty is occupied for more time with less quantity of cargo. According to BPCL 62% of the volume comes from POL vessels which occupy jetty for 33% time, whereas 38% volume is given by chemical vessels which occupy jetty for 67% time. To improve efficiency and turn around of the vessels, BPCL has proposed a penalty for low flow rate with the stipulation of minimum flow rate for different categories of products.

BPCL was requested to clarify the basis of arriving at the minimum flowrate per product required to be achieved. Instead of furnishing a reply to this specific query, BPCL in its letter dated 17 August 2010 has only furnished the average flowrate achieved by the vessels of various cargoes.

BPCL has also explained that the proposed minimum flow rates are based on the average achieved during the last 7 years. Since the basis of arriving at the minimum flowrate as proposed by BPCL is not clear, BPCL is advised to come forward with a separate proposal, if considered necessary, with the full details and the requisite cost statement. It is to be established that the flow rates considered for calculating the designed capacity are comparable with the minimum flow rate proposed.

(d) **Leakages at the jetty:** - Tankfarm operation, according to BPCL, causes spillage at Jetty which becomes a safety hazard. Considerable manpower and equipment are required to clean the area. To prevent accidents, BPCL intends to impose a penalty for leakages mainly to make tank farms representatives aware about the safety precautions to be taken at the jetty. Instead of proposing any rate in this respect, BPCL has left it to this Authority. In the absence of any cost details it will not be possible to arrive at any rate for imposing penalty for leakages at the jetty. BPCL is, therefore, advised to come forward with a separate proposal, if considered necessary, with the requisite cost details.

(xviii). The guidelines stipulate that the rate of interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India. It is ascertained that the present PLR is 12.25%. As such, the rate of interest on delayed payments may be prescribed at 14.25%.

11.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the BPCL attached as **Annex – III**.

11.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the BPCL will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. In this regard, BPCL may be required to furnish to this Authority through JNPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If BPCL fails to provide such information within the stipulated time limit the JNPT may initiate appropriate action against BPCL.

11.4. The tariff of the BPCL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis.

11.5. In this regard, the BPCL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon BPCL to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the BPCL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review to be done at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus, if any, will be made as per the tariff guidelines.

ARVIND KUMAR, Member

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

Annex - I

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Analysis of the performance of BPCL for the years 2007-08 to 2009-10

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 7 August 2007			Actuals		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	Traffic (In MTs)	4,009,700	4,791,700	5,481,700	3,072,880	5,702,836	6,496,001
I	Total Operating Income						
	(i) Wharfage	1957.57	2322.67	2611.57	1,707.53	2,917.26	3,332.13
	(ii) Wharfage Management & Loading Arm	141.31	198.54	201.24	97.20	178.41	182.50
	(iii) Pipeline, Compressor, Pigging, Vporiser etc	40.30	47.68	48.26	27.11	89.84	36.23
	(iv) Bunker & Water Supply	31.37	34.21	34.21	24.56	44.34	141.49
	Total (i to iv)	2170.55	2603.10	2895.28	1,856.41	3,229.85	3,692.36
II	Operating Costs (excluding depreciation)						
	(i) Wharfage	261.64	218.36	226.00	94.33	126.21	251.37
	(ii) Wharfage Management & Loading Arm	27.92	23.28	24.28	49.05	46.57	114.80
	(iii) Pipeline, Compressor, Pigging, Vporiser etc	56.95	47.04	48.63	27.45	25.63	63.80
	(iv) Bunker & Water Supply	12.59	10.50	10.97	21.60	20.94	51.38
	Total (i to v)	359.10	299.18	311.88	192.43	219.35	481.35
III	Amortisation	16.67	16.67	16.67	0.00	0.00	0.00
IV	Depreciation	667.11	678.89	678.64	681.07	677.79	687.76
V	Overheads						
	(i) Management & Administration	0.00	0.00	0.00	107.01	145.28	203.06
	(ii) General Overheads	0.00	0.00	0.00	5.76	9.98	30.28
	Total (i & ii)	0.00	0.00	0.00	112.77	155.27	233.34
VI	Total Expenditure (II + III + IV + V)	1042.88	994.74	1007.19	986.27	1,052.41	1,402.45
VII	Operating Surplus (I) - (VI)	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2,177.45	2,289.91
VIII	Surplus Before Interest and Tax	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2,177.45	2,289.91
IX	Capital Employed	10631.53	9927.73	9224.23	10,364.57	9,640.61	8,960.76
X	Return on Capital Employed	1701.04	1588.44	1475.88	1,658.33	1,542.50	1,433.72
XI	Capacity Utilization	72.90%	87.12%	99.67%	55.87%	103.69%	118.11%
XII	RoCE adjusted for capacity utilization	1701.04	1588.44	1475.88	926.52	1,542.50	1,433.72
XIII	Net Surplus/(Deficit) (VIII) - (XII)	-573.37	19.92	412.21	(56.38)	634.95	856.19
XVI	Net (Deficit) as a % of operating income (XV/I in %)	-26.42%	0.77%	14.24%	-3.04%	19.66%	23.19%
XVII	Average Net (Deficit) as a % of operating income (XVI/I in %)	-3.80%			13.27%		

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Consolidated Income & Cost statement

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Actual Traffic (In MTs)	3,072,880	5,702,836	6,496,001	5,485,000	5,600,000	6,000,000	5,485,000	5,600,000	6,000,000
I Total Operating Income										
(i) Wharfage	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32	
(ii) Wharfage Management & Loading Arm	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57	
(iii) Pipeline, Compressor, Pigging, Vaporiser etc	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	33.47	30.59	31.24	33.47	
(iv) Bunker & Water Supply	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52	
Total (i to iv)	1,856.41	3,229.85	3,692.36	2,917.34	3,009.04	3,295.87	2,917.34	3,009.04	3,295.87	
II Operating Costs (excluding depreciation)										
(i) Operating & Direct Labour	69.67	113.94	198.41	205.87	213.61	221.64	205.87	213.61	221.64	
(ii) Equipment Running Costs	58.44	46.98	127.92	138.15	149.21	161.14	138.15	149.21	161.14	
(iii) Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00	
(iv) Insurance	16.05	10.08	17.17	11.89	12.36	12.36	11.89	12.36	12.36	
(v) Other expenses	48.27	48.35	137.85	143.03	148.41	153.99	143.03	148.41	153.99	
Total (i to v)	192.43	219.35	481.35	1,683.79	1,729.90	1,868.24	498.94	523.58	549.13	
III Depreciation										
	681.07	677.79	687.76	836.45	874.45	874.45	836.45	874.45	874.45	
IV Overheads										
(i) Management & Administration	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.81	210.70	218.62	226.81	
(ii) General Overheads	5.76	9.98	30.28	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83	
Total (i & ii)	112.77	155.27	233.34	242.12	251.22	260.67	242.12	251.22	260.67	
Total Expenditure										
	986.27	1,052.41	1,402.45	2,762.36	2,855.57	3,003.35	1,577.51	1,649.26	1,584.25	
V Operating Surplus (I) - (II) - (III) - (IV)										
	870.14	2,177.45	2,289.92	154.98	153.47	292.51	1,339.83	1,359.78	1,611.62	
VI Surplus Before Interest and Tax										
	870.14	2,177.45	2,289.92	154.98	153.47	292.51	1,339.83	1,359.78	1,611.62	
VII Capital Employed										
	10,364.57	9,640.61	8,960.76	11,200.31	11,125.85	10,251.40	11,191.98	11,117.52	10,243.07	
VIII Return on Capital Employed										
	1,658.33	1,542.50	1,433.72	1,792.05	1,780.14	1,640.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89	
IX Capacity Utilization										
	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%	
X RoCE adjusted for capacity utilization										
	926.52	1,542.50	1,433.72	1,792.05	1,780.14	1,640.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89	
XI Net Surplus/ (Deficit) (VI) - (X)										
	(56.38)	634.95	856.20	(1,637.07)	(1,626.66)	(1,347.71)	(450.89)	(419.02)	(27.27)	
XII Amortisation amount wrongly considered in the last Order is now added back in the current tariff cycle.										
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67	
XIII Total adjusted Surplus/ (Deficit) (XI + XII)										
	(56.38)	634.95	856.20	(1,637.07)	(1,626.66)	(1,347.71)	(434.22)	(405.25)	(10.60)	
XIV Net (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)										
	-3.04%	19.66%	23.19%	-56.12%	-54.06%	-40.89%	-14.83%	-13.37%	-0.32%	
XV Average Net (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)										
		13.27%			-50.36%			-9.53%		

Annex II (a)

Cost statement for Wharfage

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32
II	Direct Operating Expenses									
(i)	Operating & Direct Labour	55.74	91.15	158.36	164.70	170.89	177.31	148.23	153.80	159.58
(ii)	Equipment Running Cost	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.47	107.43	116.02
(iii)	Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00
(iv)	Insurance	9.63	6.05	10.30	7.13	7.41	7.41	8.56	8.90	8.90
(v)	Other expenses	28.96	29.01	92.71	85.82	89.05	92.39	102.98	106.85	110.87
	Total	94.33	126.21	251.37	1,442.49	1,473.66	1,596.23	359.24	376.98	395.38
III	Depreciation	516.66	513.40	522.29	668.40	706.40	706.40	668.40	706.40	706.40
IV	Allocated share of Overheads									
(i)	Management & Administration overheads	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.84	210.70	218.62	226.84
(ii)	General Overheads	5.76	9.98	30.28	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83
	Total (i to iv)	112.77	155.27	233.34	242.12	251.22	260.67	242.12	251.22	260.67
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.56	1,429.39	1,670.87
VI	Surplus / deficit	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.56	1,429.39	1,670.87
VII	Capital Employed for the activity	8,069.18	7,555.69	6,726.94	9,134.53	9,226.11	8,521.73	9,126.20	9,219.80	8,512.40
VIII	Return on Capital Employed	1,294.27	1,269.91	1,075.31	1,361.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,362.14
IX	Capacity Utilization	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	RoCE adjusted for Capacity utilization	723.12	1,208.91	1,076.31	1,461.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,362.14
XI	Net Surplus / (Deficit) (VI) – (X)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(35.46)	(52.63)	(45.76)	308.73
XII	Amortisation amount wrongly considered in the last Order is now added back in the current tariff cycle.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67
XIII	Total adjusted Surplus/ (Deficit) (XI + XII)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(893.46)	(35.96)	(29.11)	125.40
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)	-18.18%	31.31%	37.48%	-42.49%	41.38%	-29.45%	-1.34%	-1.05%	10.73%
XV	Average Net (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	15.87%			-37.77%			2.78%		

Form 5 B (i) Cost statement for Loading Arm, Wharfage Management

Annex II (b)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57
II	Direct Operating Expenses									
(i)	Operating & Direct Labour	6.97	11.39	19.84	20.59	21.36	22.16	16.47	17.09	17.73
(ii)	Equipment Running Costs	29.22	23.49	63.96	69.08	74.60	80.57	11.05	11.98	12.89
(iii)	Insurance	3.21	2.02	3.43	2.38	2.47	2.47	0.95	0.99	0.99
(iv)	Other expenses	9.65	9.67	27.57	28.61	29.68	30.80	11.44	11.87	12.32
	Total	49.05	46.57	114.80	120.65	128.12	136.00	39.92	41.89	43.93
III	Depreciation	61.42	61.40	60.19	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77
IV	Allocated share of Overheads	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	51.41	61.87
VI	Surplus / deficit	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	51.41	61.87
VII	Capital Employed for the activity	950.70	887.03	836.00	773.23	710.46	647.69	773.23	710.46	647.69
VIII	RoCE - Maximum permissible	152.11	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
IX	Capacity Utilization	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	RoCE adjusted for Capacity utilization	84.99	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
XI	Net Surplus / (Deficit) (X) - (XII)	(165.38)	(71.48)	(126.25)	(153.04)	(147.23)	(133.84)	(72.30)	(61.00)	(41.76)
XII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)	-170.14%	-40.06%	-69.18%	-99.31%	-93.58%	-79.40%	-46.92%	-38.77%	-24.78%
XIII	Average Net (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)			-93.13%			-90.76%		-36.82%	

Annex II (c)

Form 5 B (i) Cost statement for Pipeline, Compressor, Vapouriser, Pigging

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	31.47	30.59	31.24	31.47
II	Direct Operating Expenses									
(i)	Operating & Direct Labour	3.48	5.70	9.92	10.29	10.68	11.08	32.94	34.18	35.46
(ii)	Equipment Running Costs	17.53	14.09	39.39	41.45	43.76	48.34	22.10	23.87	25.78
(iii)	Insurance	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	1.90	1.98	1.98
(iv)	Other expenses	4.83	4.83	13.78	14.30	14.84	15.40	22.88	23.75	24.64
	Total	27.45	25.63	63.80	67.23	71.52	76.06	79.83	83.77	87.84
III	Depreciation	93.94	93.93	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03
IV	Allocated share of Overheads	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(94.27)	(29.72)	(123.59)	(132.66)	(136.31)	(138.62)	(145.26)	(148.56)	(150.42)
VI	Surplus / deficit	(94.27)	(29.72)	(123.59)	(132.66)	(136.31)	(138.62)	(145.26)	(148.56)	(150.42)
VII	Capital Employed for the activity	1,452.09	1,354.78	1,274.97	1,178.94	1,082.91	986.89	1,178.94	1,082.91	986.89
VIII	RoCE - Maximum permissible	232.33	216.76	203.99	128.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
IX	Capacity Utilization	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	RoCE adjusted for Capacity utilization	129.81	216.76	203.99	188.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
XI	Net Surplus / (Deficit) (X) - (XII)	(326.61)	(246.48)	(327.58)	(331.21)	(309.57)	(296.52)	(333.89)	(32)	(38.32)
XII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-1204.63%	-274.35%	-904.07%	-1050.15%	-991.07%	-885.99%	-1091.31%	15	-92.12%
XIII	Average Net (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)			-794.35%			-975.74%		-1014.36%	

Annex II (d)

Cost statement for Water, Bunkering & others

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52
II	Direct Operating Expenses									
(i)	Operating & Direct Labour	3.48	5.70	10.29	10.29	10.68	11.08	8.23	8.54	8.87
(iii)	Equipment Running Costs	11.69	9.40	25.58	27.63	29.84	32.23	5.53	5.97	6.45
(vii)	Insurance	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	0.48	0.49	0.49
(ix)	Other expenses	4.83	4.83	13.78	14.50	14.84	15.40	5.72	5.94	6.16
	Total	21.60	20.94	51.38	53.42	56.60	59.95	19.96	20.94	21.97
iii	Depreciation	9.05	9.06	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25
IV	Allocated share of Overheads	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	Overading Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(6.09)	14.34	80.86	(7.35)	(9.37)	(8.68)	26.11	26.29	29.30
VI	Surplus / deficit	(6.09)	14.34	80.86	(7.35)	(9.37)	(8.68)	26.11	26.29	29.30
VII	Capital Employed for the activity	139.56	130.23	122.85	113.60	104.34	95.09	113.60	104.34	95.09
VIII	RoCE - Maximum permissible	22.33	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
IX	Capacity Utilization	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	RoCE adjusted for Capacity	12.48	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
XI	Net Surplus / (Deficit) (X) - (XII)	(28.42)	(6.49)	61.21	(25.52)	(26.06)	(23.89)	7.94	9.59	14.09
XII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-115.69%	-14.64%	43.26%	-46.13%	-46.14%	-39.48%	14.35%	16.98%	23.27%
XII	Average Net (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)	-29.02%			-43.92%			18.20%		

ANNEX- III

BPCL- IOCL LIQUID CARGO JETTY
JN-PORT, SHEVA, NAVIMUMBAI.

SCALE OF RATES

CHAPTER - I

1.1. Definitions

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.

- (iv). "**Marine Loading Arm**" means by which liquid cargo is loaded to/discharged from vessel used for petroleum products.
- (v). "**Vaporizer**" means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (vi). "**Wharf Management**" means various services provided by BPCL – IOCL liquid cargo jetty during the cargo operation of vessel at the jetty.
- (vii). "**Compressor**" means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation.
- (viii). "**Pigging**" means clearing/emptying/cleaning of dock lines before/after cargo operation using compressed air/nitrogen/water.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). All dollar denominated tariff shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any public sector banks as may be notified from time to time.
- (b). The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (c). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (v). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage area including wharfage.
- (d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from /to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 14.25%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (x). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (xi).
 - (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty can submit a suitable proposal to the TAMP
 - (b). simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
 - (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the concerned user(s).
 - (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

CHAPTER-II**WHARFAGE CHARGES**

Sr.No.	Tariff category	Foreign rate per metric tonne (in Rs.)	Coastal rate per metric tonne (in Rs.)
2.1. PETROLEUM PRODUCTS:			
(1)	Sko, LDO	31.71	31.71
(2)	HSD, FO, Base Oil, CBFS, AHE	49.01	49.01
(3)	Naphtha, MS	77.84	77.84
(4)	AFS	98.02	98.02
(5)	Crude Oil	43.25	43.25
2.2. CHEMICALS:			
(1)	MEG, Styrene, Butyl Acrylate, Crude Glycol, LAB, Xylene	98.02	58.81
(2)	Unenumerated chemicals	121.09	72.65
2.3. OTHER LIQUID CARGO:			
(1)	Edible Oil	51.90	31.14
(2)	Acid	98.02	58.81
(3)	Molasses	40.36	24.22

NOTES:

- a) BPCL-IOCL liquid cargo jetty will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- b) Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- c) Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- d) Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- e) Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/ coastal bill of lading in the case of import cargo and shipping bill/ bill of coastal goods in the case of export cargo.
- f) The gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as out-turn report / intake certificate duly signed by central excise/ ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these details, the tonnage/measurement arrived at by actual test check by the BPCL-IOCL Liquid cargo jetty administration shall be taken as gross tonnage/measurement.
- g) Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

CHAPTER-IIIMISCELLANEOUS CHARGES

Sr.No.	Particulars	Unit	Foreign rate	Coastal rate
3.1.	Wharfage Management charges – for the use of loading arm/ intermediate pipeline	per MT	Rs. 6.16	Rs.3.69
3.2.	Loading Arm charges –for the use of the loading arm while handling petroleum cargo at the jetty	per MT	Rs.6.84	Rs.4.10
3.3.	Pipeline charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's cross country pipeline.	per MT	Rs. 37.59	Rs.22.55
3.4.	Compressor charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's compressor for pipeline blowing/ pigging operation	per hour	Rs.3759.00	Rs.2255.40
3.5.	Hard pigging charges - for the use of hard pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	per operation	Rs.27064.80	Rs.16238.88
3.6.	Foam pigging charges - for the use of foam pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	per operation	Rs.18043.20	Rs.10825.92
3.7.	Liquid nitrogen charges - for purchase of nitrogen for pigging operation incase of imports/ exports of class 'A' product.	per MT	Rs.30072.00	Rs.18043.20
3.8.	BPC vaporizer charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's nitrogen vaporizer	per operation	Rs.11277.00	Rs.6766.20
3.9.	Bunkering charges –for handling bunker fuel at the jetty.	per MT	Rs.30.00	Rs.18.00
3.10.	Water charges –for supply of fresh water to vessels.	per MT	U.S.\$ 3.60	Rs.87.13
3.11.	Charges for vessel overstay - due to user's fault beyond 2 hours after completion of operation	per hour	Rs. 30000.00	Rs.18000.00